01001161106970540

4293

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 116**

11 Ιουνίου 1997

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 132

Αποδοχή τροποποιήσεων έτους 1995 της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπ' όψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 1, 76 και 77 του Ν. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 1314/1983 «Για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978» (Α' 2).

3. Τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού αριθμ. 328/16.12.1996.

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

5. Τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας αριθμ. 34/27.1.1997 με πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις έτους 1995 της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978».

2. Τα κείμενα των τροποποιήσεων αυτών παρατίθενται στην Ελληνική και Αγγλική γλώσσα και στην περίπτωση αμφισβήτησης μεταξύ του Ελληνικού και του Αγγλικού κειμένου των τροποποιήσεων κατισχύει το Αγγλικό.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 1 ΣΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ 1

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, 1978

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΗ στο άρθρο XII(1)(b) της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακής Ναυτικών, 1978. (αναφερόμενη από εδώ και κάτω σαν «Η Σύμβαση»). σχετικά με την διαδικασία για αναθεώρηση της Σύμβασης από την Συνέλευση των Μελών,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠ' ΟΨΗ οτι οι προτεινόμενες και κοινοποιηθείσες στα Μέλη του Οργανισμού και και όλα τα Μέρη, τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης, θα αντικαταστήσουν το υπάρχον κείμενο του Παραρτήματος της Σύμβασης.

1. **ΥΙΟΘΕΤΕΙ**, σύμφωνα με το αρθρο XII(1)(b(ii) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στο παράρτημα της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων εμφανίζεται στο Παράρτημα της παρούσας Απόφασης

2. **ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΙ**, σύμφωνα με το άρθρο XII(1)(a)(vii) 2 της Σύμβασης, οτι οι τροποποιήσεις που προσαρτώνται εδώ θα θεωρηθεί ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Αυγούστου 1996, εκτός εαν, πριν από αυτή την ημερομηνία, περισσότερα από το ένα τρίτο των Μελών στης Σύμβασης ή Μέλη, των οποίων το συνολικό μέγεθος των στόλων τους αποτελεί όχι λιγότερο από το 50% της χωρητικότητας του παγκοσμίου στόλου που αποτελείται από πλοία χωρητικότητας άνω των 100 κ.ο.χ ή μεγαλυτέρων, έχουν ενημερώσει τον Γενικό Γραμματέα ότι διαφωνούν με τις τροποποιήσεις.

3. **ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ** τα Μέλη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο XII(1)(a(ix) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις που περιέχονται στην παρούσα, θα τεθούν σε εφαρμογή την 1η Φεβρουαρίου 1997, εφ' όσον θεωρηθεί οτι έχουν γίνει αποδεκτές σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακής του 1978, για τους Ναυτικούς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός I/1

Ορισμοί και διευκρινίσεις

1. Για το σκοπό της Σύμβασης, εκτός εάν ρητά προβλέπεται διαφορετικά :

.1 «Κανονισμοί» σημαίνει κανονισμούς που περιέχονται στο παράρτημα της Σύμβασης

.2 «Εγκεκριμένα» σημαίνει εγκεκριμένα από το Μέρος σύμφωνα με αυτούς τους κανονισμούς

.3 «Πλοίαρχος» σημαίνει το άτομο το οποίο διοικεί το πλοίο.

.4 «Αξιωματικός» σημαίνει μέλος του πληρώματος, εκτός από τον πλοίαρχο, που καθορίζεται έτσι από την εθνική νομοθεσία ή τους κανονισμούς ή όταν δεν υπάρχει τέτοια διάκριση, οπως ορίζεται από συλλογική σύμβαση ή έθιμο

.5 «Αξιωματικός καταστρώματος» σημαίνει τον προσοντούχο αξιωματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II της Σύμβασης

.6 «Υποπλοίαρχος» σημαίνει τον αξιωματικό, σε βαθμό αμέσως μετά τον πλοίαρχο, στον οποίο θα περιέλθει η διοίκηση του πλοίου σε περίπτωση αδυναμίας του πλοιάρχου

.7 «Αξιωματικός μηχανής» σημαίνει τον προσοντούχο αξιωματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου III της Σύμβασης

.8 «Πρώτος μηχανικός» σημαίνει τον αρχαιότερο αξιωματικό μηχανής που είναι υπεύθυνος για την μηχανική πρόωση και την λειτουργία και συντήρηση των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων του πλοίου.

.9 «Δεύτερος μηχανικός» σημαίνει τον αξιωματικό μηχανής σε βαθμό αμέσως μετά τον πρώτο μηχανικό στον οποίο θα περιέλθει η ευθύνη για την μηχανική πρόωση, λειτουργία και συντήρηση των μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκατάστασεων του πλοίου σε περίπτωση ανικανότητας του πρώτου μηχανικού.

.10 «Βοηθός μηχανικός» σημαίνει το άτομο που εκπαιδεύεται για να γίνει μηχανικός και ορίζεται έτσι από την εθνική νομοθεσία ή τους κανονισμούς.

.11 «Χειριστής ραδιοεπικοινωνιών» σημαίνει το άτομο το οποίο διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό που εκδόθηκε ή αναγνωρίστηκε από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών

.12 «Μέλος πληρώματος» σημαίνει μέλος του πληρώματος του πλοίου που δεν είναι πλοίαρχος ή αξιωματικός

.13 «Παράκτιοι πλόες» σημαίνει πλόες στην περιοχή ενός Μέρους, που έχουν ορισθεί από αυτό το Μέρος.

.14 «Ισχύς πρόωσης» σημαίνει την συνολική συνεχή ισχύ εξόδου σε κιλοβάτ, όλων των κυρίων μηχανών πρόωσης του πλοίου, που είναι καταχωρημένη στο πιστοποιητικό εθνικότητας του πλοίου ή σε άλλο επίσημο έγγραφο

.15 «Καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών» περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση , τήρηση φυλακής και τεχνική συντήρηση και επισκευή που γίνονται σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα και, κατά την κρίση κάθε Αρχής, τις σχετικές συστάσεις του Οργανισμού

.16 «Πετρελαιοφόρο» σημαίνει πλοίο που ναυπηγήθηκε και χρησιμοποιείται για την μεταφορά πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου χύδην

.17 «Χημικό πετρελαιοφόρο» σημείνει πλοίο που κατασκευάσθηκε ή μετασκευάσθηκε και χρησιμοποιείται για την χύδην μεταφορά οποιουδήποτε υγρού προϊόντος που μνημονεύεται στο κεφάλαιο 17 του Διεθνούς Κώδικα Χύδην Χημικών.

.18 «Δεξαμενόπλοιο υγροποιημένων αερίων» σημαίνει πλοίο που κατασκευάσθηκε ή μετασκευάσθηκε και χρησιμοποιείται για την χύδην μεταφορά οποιουδήποτε υγροποιημένου αερίου ή άλλου προϊόντος που παρατίθενται στο κεφάλαιο 19 του Διεθνούς Κώδικα Υγραεριοφόρων

.19 «Επιβατηγό πλοίο Ro-Ro» σημαίνει επιβατηγό πλοίο το οποίο διαθέτει χώρους φορτίου Ro-Ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας όπως ορίζονται στην Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα του 1974 όπως τροποποιήθηκε

.20 «Μήνας» σημαίνει τον ημερολογιακό μήνα των 30 ημερών ή 30 ημέρες που απαρτίζονται από τμήματα μικρότερα του μήνα

.21 «Κώδικας STCW» σημαίνει τον Κώδικα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών όπως υιοθετήθηκε από την Συνέλευση του 1995 με την Απόφαση 2, όπως μπορεί να τροποποιηθεί

.22 «Λειτουργία» σημείνει ομάδα εργασιών καθηκόντων και ευθυνών όπως καθορίζονται στον Κώδικα STCW, που είναι απαραίτητα για την λειτουργία του πλοίου, την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα ή την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

.23 «Εταιρεία» σημαίνει τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού σκάφους, που έχει επωμισθεί την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον εφοπλιστή, ο οποίος αναλαμβάνοντας αυτή την ευθύνη συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και ευθύνες που επιβάλλονται στην εταιρεία από αυτούς τους κανονισμούς.

24 «Κατάλληλο πιστοποιητικό» σημείνει πιστοποιητικό που εκδόθηκε και θεωρήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του παραρτήματος και παρέχει το δικαίωμα στον νόμιμο κάτοχό του να υπηρετεί σύμφωνα με την ιδιότητα και να εκτελεί τις λειτουργίες που εμπλέκονται στο επίπεδο ευθύνης που καθορίζεται με αυτό,σε ένα πλοίο συγκεκριμένου τύπου, χωρητικότητας, εκτοπίσματος, ισχύος και μέσων πρόωσης που αφορά, ενώ εκτελεί τον συγκεκριμένο αναφερόμενο πλού.

.25 «Θαλάσσια υπηρεσία» σημείνει την υπηρεσία σε πλοίο που είναι απαραίτητη για την έκδοση πιστοποιητικού ή άλλου προσόντος.

2. Οι Κανονισμοί αυτοί συμπληρώνονται από τις υποχρεωτικές διατάξεις που περιέχονται στο μέρος Α του Κώδικα STCW, και

.1 οποιαδήποτε αναφορά σε απαίτηση ενός κανονισμού αποτελεί αναφορά και στο αντίστοιχο τμήμα του μέρους Α του κώδικα STCW

.2 κατά την εφαρμογή αυτών των κανονισμών οι σχετικές οδηγίες και το επεξηγηματικό υλικό που περιέχονται στο μέρος Β του Κώδικα STCW θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό ώστε να επιτευχθεί η πλέον ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης σε παγκόσμιο επίπεδο

.3 Οι τροποποιήσεις του μέρους Α του Κώδικα STCW θα υιοθετηθούν, θα τεθούν σε ισχύ και θα αρχίσουν να εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου XII της Σύμβασης που αφορούν την διαδικασία τροποποίησης που ισχύει για το παράρτημα και

.4 το μέρος Β του Κώδικα STCW θα τροποποιείται από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας σύμφωνα με τους δικούς της διαδικαστικούς κανόνες.

3. Οι αναφορές στην « Αρχή « και στην « εκδίδουσα Αρχή « που γίνονται στο άρθρο VI της Σύμβασης δεν θα θεωρούνται ότι εμποδίζουν όποιο Μέρος από το να εκδίδει και να θεωρεί πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διατάξεις αυτών των κανονισμών.

Κανονισμός I/2

Πιστοποιητικά και θεωρήσεις

1. Τα πιστοποιητικά θα είναι στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες της χώρας που τα εξέδωσε. Εάν η γλώσσα που χρησιμοποιείται δεν είναι η Αγγλική, το κείμενο θα περιλαμβάνει μετάφραση σε αυτή την γλώσσα.

2. Όσον αφορά τους χειριστές ραδιοεπικοινωνιών τα Μέλη μπορούν :

1.- να περιλαμβάνουν τις πρόσθετες γνώσεις που απαιτούνται από τους σχετικούς κανονισμούς, στις εξετάσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών

2.- να εκδίδουν ξεχωριστό πιστοποιητικό στο οποίο θα εμφαίνεται ότι ο κάτοχός του έχει τις πρόσθετες γνώσεις που απαιτούνται από τους σχετικούς κανονισμούς

3. Η θεώρηση που απαιτείται από το άρθρο VI της Σύμβασης για επιβεβαίωση έκδοσης του πιστοποιητικού θα γίνεται μόνο αν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις της Σύμβασης.

4. Κατά την κρίση του Μέρους, οι θεωρήσεις μπορούν να περιλαμβάνονται στα εκδιδόμενα πιστοποιητικά όπως προβλέπεται στο μέρος A-I/2 του Κώδικα STCW. Εάν η θεώρηση ενσωματώνεται κατ' αυτό τον τρόπο ο τύπος πιστοποιητικού που χρησιμοποιείται θα είναι αυτός που καθορίζεται στο τμήμα A-I/2 παράγραφος 1. Εάν η θεώρηση γίνει με διαφορετικό τρόπο, ο χρησιμοποιούμενος τύπος θα είναι αυτός που καθορίζεται στην παράγραφο 2 του τμήματος A-I/2.

5. Αρχή που αναγνωρίζει πιστοποιητικό σύμφωνα με τον κανονισμό I/10 θα το θεωρεί προς επιβεβαίωση της αναγνώρισης. Η θεώρηση θα γίνεται μόνο αν πληρούνται όλες οι απαιτήσεις της Σύμβασης. Ο τύπος της θεώρησης θα είναι αυτός που καθορίζεται στην παράγραφο 3 του τμήματος A-I/2 του Κώδικα STCW.

6. Οι θεωρήσεις που μνημονεύονται στις παραγράφους 3, 4 και 5 :

1.- μπορεί να εκδίδονται σαν ξεχωριστά έγγραφα

2.-σε κάθε μία θα δίδεται ένας μοναδικός αριθμός, εκτός εκείνων των θεωρήσεων που επιβεβαιώνουν την έκδοση πιστοποιητικού οπότε μπορεί να έχουν τον ίδιο αριθμό με το σχετικό πιστοποιητικό, με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός είναι μοναδικός και

3.- η θεώρηση θα λήγει μαζί με το πιστοποιητικό που θεωρήθηκε ή όταν αυτό αποσύρεται, αναστέλλεται ή ακυρώνεται από το Μέρος που το εξέδωσε, και σε καμία περίπτωση δεν θα ισχύει περισσότερο από πέντε χρόνια από την ημερομηνία έκδοσης.

7. Η ιδιότητα με την οποία ο κάτοχος του πιστοποιητικού επιτρέπεται να υπηρετεί θα αναφέρεται στην θεώρηση, με τον ίδιο τρόπο που αυτή αναφέρεται στις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης από την Αρχή.

8. Οι Αρχές μπορούν να χρησιμοποιήσουν τύπο διαφορετικό από εκείνον που δίδεται στο μέρος Α-Ι/2 του Κώδικα STCW με την προϋπόθεση ότι κατ' ελάχιστον οι απαιτούμενες πληροφορίες δίδονται με Λατινικούς χαρακτήρες και Αραβικούς αριθμούς, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβολές που επιτρέπονται στο μέρος Α-Ι/2.

9. Σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού Ι/10 παράγραφος 5, το πρωτότυπο κάθε απαιτούμενου από την Σύμβαση πιστοποιητικού πρέπει να είναι διαθέσιμο στο πλοίο που υπηρετεί ο κάτοχός του.

Κανονισμός Ι/3

Αρχές που διέπουν παράκτιους πλόες

1. Οποιοδήποτε Μέρος ορίζει παράκτιους πλόες για το σκοπό της Σύμβασης, δεν θα επιβάλλει σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου Μέρους και εκτελούν τέτοια ταξίδια, απαιτήσεις εκπαίδευσης, εμπειρίας ή πιστοποίησης κατά τρόπο που να οδηγεί σε αυστηρότερες απαιτήσεις για αυτούς τους ναυτικούς από τους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν την δική του σημαία.
Σε καμία περίπτωση Μέρος δεν θα επιβάλλει απαιτήσεις σε ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία άλλου Μέρους μεγαλύτερες εκείνων της Σύμβασης για πλοία που δεν εκτελούν παράκτιους πλόες.
2. Όσον αφορά τα πλοία που φέρουν την σημαία ενός Μέρους και εκτελούν τακτικούς παράκτιους πλόες κοντά σε ακτές άλλου Μέρους, το Μέρος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο θα καθορίσει απαιτήσεις εκπαίδευσης, εμπειρίας και πιστοποίησης για ναυτικούς που υπηρετούν σε τέτοια πλοία τουλάχιστον ίσα με αυτά του Μέρους στις ακτές του οποίου κινείται το πλοίο, με την προϋπόθεση ότι αυτες δεν υπερβαίνουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης για πλοία που δεν εκτελούν παράκτιους πλόες.
Ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοίο που επεκτείνει τους πλόες του πέραν αυτού που ορίζεται ως παράκτιος πλους από ένα Μέρος, και εισέρχεται σε περιοχές που δεν καλύπτονται από τον ορισμό του παράκτιου πλου, θα πρέπει να καλύπτουν τις αντίστοιχες απαιτήσεις ικανότητος της Σύμβασης.

3. Ένα Μέρος μπορεί να επεκτείνει την ισχύ, τις διατάξεις περί παρακτίων πλόων σε πλοίο που φέρει την σημαία του όταν αυτό εκτελεί τακτικούς πλόες κοντά στις ακτές ενός μη Μέρους όπως αυτοί ορίζονται από το Μέρος και είναι περίπου παράκτιοι.

4. Τα Μέρη που ορίζουν παράκτιους πλόες, σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού, θα ανακοινώνουν στο Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού Ι/7, τις λεπτομέρειες των διατάξεων που έχουν υιοθετήσει.

5. Τίποτα σε αυτό τον κανονισμό δεν μπορεί να θέσει καθ' οιονδήποτε τρόπο περιορισμούς στην δικαιοδοσία οποιουδήποτε Κράτους, είτε αυτό είναι Μέρος της Σύμβασης είτε όχι.

Κανονισμός I/4

Διαδικασίες ελέγχου

1. Ο έλεγχος που ασκείται από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο αξιωματικό σύμφωνα με το άρθρο X θα περιορίζεται στα εξής :

1. στην εξακρίβωση σύμφωνα με το άρθρο X(1) ότι όλοι οι ναυτικοί που υπηρετούν στο πλοίο, που απαιτείται να έχουν πιστοποιητικά σύμφωνα με την Σύμβαση, είναι κάτοχοι κατάλληλου πιστοποιητικού ή εγγράφου που είναι σε ισχύ ή παρουσιάζουν έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι έχουν υποβάλλει αίτηση για χορήγηση θεώρησης στην Αρχή σύμφωνα με τον κανονισμό I/10, παράγραφο 5.

2. εξακρίβωση ότι ο αριθμός και τα πιστοποιητικά των ναυτικών που υπηρετούν στο πλοίο είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης που καθορίζονται από την Αρχή.

3. στην αξιολόγηση της ικανότητας των ναυτικών του πλοίου, σύμφωνα με το μέρος A-I/4 του Κώδικα STCW, να διατηρούν επίπεδο τήρησης φυλακής, όπως απαιτείται από την Σύμβαση, εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι ότι αυτό το επίπεδο δεν εξασφαλίζεται επειδή έχει συμβεί οποιοδήποτε από τα παρακάτω :

.3.1 το πλοίο έχει εμπλακεί σε σύγκρουση, προσάραξη ή έχει εξωκείλει ή

.3.2 υπήρξε απόρριψη υλικών από το πλοίο κατά τον πλού, στο αγκυροβόλιο ή όταν είναι παραβεβλημένο, η οποία είναι παράνομη σύμφωνα με οποιαδήποτε διεθνή σύμβαση ή

.3.3 το πλοίο έκανε ελιγμούς κατά τρόπο αντικανονικό ή ανασφαλή, χωρίς να τηρούνται συνήθη μέτρα που έχουν γίνει αποδεκτά από τον Οργανισμό ή δεν τηρούνται ασφαλείς πρακτικές και διαδικασίες ναυσιπλοΐας ή

.3.4 το πλοίο διακυβερνάται κατά τέτοιο τρόπο που ενδεχομένως θα προξενήσει κίνδυνο σε πρόσωπα, στην περιουσία ή στο περιβάλλον

2. Ελλείψεις που μπορεί να θεωρηθούν ότι θα προκαλέσουν κίνδυνο για άτομα, περιουσία ή το περιβάλλον περιλαμβάνουν τα παρακάτω :

.1 έλλειψη κατοχής από μέρους των ναυτικών πιστοποιητικού, έλλειψη κατοχής κατάλληλου πιστοποιητικού, έγκυρης εξαίρεσης ή αδυναμία τους να παρουσιάσουν αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει υποβληθεί στην Αρχή αίτηση για θεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό I/10 παράγραφο 5.

.2 αδυναμία συμμόρφωσης με τις ισχύουσες απαιτήσεις της Αρχής περί ασφαλούς επάνδρωσης.

.3 έλλειψη ρυθμίσεων τήρησης φυλακής γεφύρας ή μηχανοστασίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή για το πλοίο.

.4 απουσία στην φυλακή που διαθέτει προσόντα χειρισμού του εξοπλισμού που είναι ουσιώδης για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, ασφάλεια ραδιοεπικοινωνιών ή την πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης

.5 ανικανότητα κατά την έναρξη του ταξιδιού να προβλέπει για την πρώτη φυλακή και για επακόλουθες φυλακές , πρόσωπα που έχουν επαρκώς αναπαυθεί και σε κάθε περίπτωση είναι ικανά να αναλάβουν καθήκοντα

3. Ο μοναδικός λόγος κράτησης του πλοίου, σύμφωνα με το άρθρο X, είναι η διαπίστωση, από το Μέρος που διενεργεί τον έλεγχο, αδυναμίας του πλοίου να αποκαταστήσει οποιαδήποτε από τις ελλείψεις που μνημονεύονται στην παράγραφο 2 και που αποτελούν κίνδυνο για πρόσωπα, την περιουσία ή το περιβάλλον.

Κανονισμός I/5

Εθνικές διατάξεις

1. Κάθε Μέρος θα θεσπίσει διαδικασίες και μεθόδους για την αμερόληπτη διερεύνηση οποιασδήποτε ανεπάρκειας, πράξης ή παράλειψης, που ενδεχόμενα θα αποτελέσει άμεση απειλή της ασφάλειας της ζωής ή περιουσίας στην θάλασσα ή στο θαλάσσιο περιβάλλον, από κατόχους πιστοποιητικών ή θεωρήσεων που εκδόθηκαν από αυτό το Μέρος και που αφορούν την εκτέλεση καθηκόντων που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά τους, και για την απόσυρση, αναστολή και ακύρωση τέτοιων πιστοποιητικών για τέτοιους λόγους καθώς και για την πρόληψη απάτης.

2. Κάθε Μέρος θα θεσπίσει ποινές ή πειθαρχικά μέτρα για πλοία που φέρουν την σημαία του ή για ναυτικούς που διαθέτουν πιστοποιητικά αυτού του Μέρους, σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι διατάξεις της εθνικής του νομοθεσίας, που θέτουν σε ισχύ την Σύμβαση.

3. Συγκεκριμένα, τέτοιες ποινές ή πειθαρχικά μέτρα θα καθορίζονται και εφαρμόζονται σε περιπτώσεις που :

.1 εταιρεία ή πλοίαρχος προσλαμβάνουν πρόσωπο που δεν διαθέτει πιστοποιητικό που απαιτείται από την Σύμβαση

.2 πλοίαρχος επέτρεψε οποιαδήποτε λειτουργία ή υπηρεσία με οποιαδήποτε ειδικότητα που απαιτείται από αυτούς τους κανονισμούς να εκτελείται από πρόσωπο που διαθέτει το κατάλληλο πιστοποιητικό και να εκτελείται από πρόσωπο που δεν κατέχει το απαιτούμενο πιστοποιητικό ή εξαίρεση σε ισχύ ή δεν έχει τα αποδεικτικά στοιχεία που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό I/10 παράγραφο 5, ή

.3 πρόσωπο πέτυχε, με απάτη ή πλαστογραφημένα έγγραφα, πρόσληψη μέσω της οποίας εκτελεί οποιαδήποτε λειτουργία ή υπηρετεί υπό οποιαδήποτε ειδικότητα, η οποία απαιτείται από αυτούς τους κανονισμούς να εκτελείται από πρόσωπο που διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό ή εξαίρεση

4. Κάθε Μέρος, στην επικράτεια του οποίου λειτουργεί οποιαδήποτε εταιρία ή πρόσωπο που θεωρούνται, με βάση σαφείς αποδείξεις, ότι είναι υπεύθυνοι ή είναι γνώστες οποιασδήποτε εμφανούς μη συμμόρφωσης με την Σύμβαση που προβλέπεται στην παράγραφο 3, θα συνεργάζεται με κάθε τρόπο με οποιοδήποτε Μέλος το ενημερώνει για τις προθέσεις του να αρχίσει διαδικασίες κατά την δικαιοδοσία του.

Κανονισμός I/6

Εκπαίδευση και αξιολόγηση

Κάθε Μέρος θα εξασφαλίσει ότι :

1. η εκπαίδευση και αξιολόγηση των ναυτικών όπως απαιτούνται από την Σύμβαση, διοικείται, εποπτεύεται και παρακολουθείται σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους A-I/6 του Κώδικα της STCW.

2. οι υπεύθυνοι για την εκπαίδευση των ναυτικών και την αξιολόγηση της ικανότητας τους, όπως απαιτούνται σύμφωνα με την Σύμβαση, διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους A-I/6 του Κώδικα STCW για τον αντίστοιχο τύπο και επίπεδο εκπαίδευσης ή αξιολόγησης.

Κανονισμός I/7

Μετάδοση πληροφοριών

1. Εκτός από τις πληροφορίες που απαιτείται να ανακοινώνονται σύμφωνα με το άρθρο IV, κάθε Μέρος θα υποβάλλει στον Γενικό Γραμματέα, εντός των χρονικών προθεσμιών που προσδιορίζονται, και στον τύπο που καθορίζεται στο τμήμα A-I/7 του Κώδικα STCW, οποιεσδήποτε άλλες πληροφορίες, που ενδεχομένως απαιτούνται από τον Κώδικα, για άλλα μέτρα που λαμβάνεται από το Μέρος, προκειμένου να εφαρμοσθεί πλήρως και ουσιαστικά η Σύμβαση.

2. Όταν ολοκληρωμένες πληροφορίες, όπως καθορίζονται στο άρθρο IV και στο μέρος A-I/7 του Κώδικα STCW έχουν ληφθεί και επιβεβαιώνεται απόλυτα από αυτές η πλήρης και τέλεια εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης, ο Γενικός Γραμματέας θα υποβάλει σχετική αναφορά στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας.

3. Ύστερα από επακόλουθη επιβεβαίωση από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, σύμφωνα με διαδικασίες που υιοθετούνται από την Επιτροπή, ότι οι πληροφορίες που έχουν δοθεί καταδεικνύουν πλήρη και ορθή εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης :

1. η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας ορίζει τα ενδιαφερόμενα Μέρη.

2. Άλλα Μέρη θα δικαιούνται, σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών I/4 και I/10 να αποδεχθούν κατ' αρχήν, ότι τα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από ή για λογαριασμό των αναφερομένων Μερών στην παράγραφο 3.1, συμμορφώνονται με την Σύμβαση.

Κανονισμός I/8

Πρότυπα ποιότητας

1. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίσει ότι :

1. σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους A-I/8 του Κώδικα STCW, η εκπαίδευση, αξιολόγηση ικανότητας, πιστοποίηση, θεώρηση και διαδικασίες ανανέωσης που πραγματοποιούνται από μη κυβερνητικούς φορείς ή οργανώσεις, με την εξουσιοδότηση της Αρχής, θα επιτηρούνται συνεχώς μέσω ενός συστήματος προτύπων ποιότητος για να εξασφαλισθεί η επίτευξη των προσδιορισμένων αντικειμενικών σκοπών, περιλαμβανομένων και αυτών που αφορούν τα προσόντα και την πείρα των εκπαιδευτών και βαθμολογητών και

2. όπου κυβερνητικοί φορείς ή οργανώσεις πραγματοποιούν τέτοιες δραστηριότητες θα υπάρχει σύστημα εξασφάλισης των προτύπων ποιότητας

2. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίζει επίσης ότι πραγματοποιείται περιοδική αξιολόγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους A I/8 του Κώδικα STCW από προσοντούχα άτομα, που δεν εμπλέκονται στις εν λόγω δραστηριότητες.

3. Οι σχετικές με την αξιολόγηση πληροφορίες που απαιτούνται από την παράγραφο 2 θα ανακοινώνονται στο Γενικό Γραμματέα.

Κανονισμός I/9

Ιατρικά πρότυπα - έκδοση και καταγραφή των πιστοποιητικών

1. Κάθε Μέλος θα θεσπίσει πρότυπα υγειονομικής καταλληλότητας για τους ναυτικούς ιδιαίτερα όσον αφορά όραση και ακοή.

2. Κάθε Μέλος θα εξασφαλίσει ότι εκδίδονται πιστοποιητικά μόνο σε υποψηφίους που ικανοποιούν τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού.

3. Οι υποψήφιοι για πιστοποίηση, θα παρέχουν ικανοποιητικά αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά :

   1. την ταυτότητά τους

   2. ότι η ηλικία τους δεν είναι μικρότερη από αυτή που ορίζεται στον σχετικό κανονισμό για το πιστοποιητικό για το οποίο έχουν υποβάλλει αίτηση χορήγησης.

   3. ότι πληρούν τα πρότυπα υγειονομικής καταλληλότητας ιδιαίτερα όσον αφορά την όραση και ακοή που έχουν καθιερωθεί από το Μέρος και διαθέτουν ισχύον έγγραφο που βεβαιώνει την υγειονομική τους καταλληλότητα, το οποίο εκδίδεται από κατάλληλο προσοντούχο ιατρό, αναγνωρισμένον από το Μέρος.
   4. ότι έχουν συμπληρώσει θαλάσσια υπηρεσία και οποιαδήποτε σχετική υποχρεωτική εκπαίδευση που απαιτείται από τους ισχύοντες κανονισμούς αναφορικά με αυτό το πιστοποιητικό για το οποίο έχουν υποβάλλει αίτηση χορήγησης και

   5. ότι ανταποκρίνονται στα πρότυπα ικανότητας που καθορίζονται από αυτούς τους κανονισμούς για τις ειδικότητες, λειτουργίες και επίπεδα που θα προσδιορίζονται στην θεώρηση του πιστοποιητικού.

4. Κάθε Κράτος Μέλος αναλαμβάνει να :

   1. τηρεί κατάλογο ή καταλόγους όλων των πιστοποιητικών και θεωρήσεων για πλοιάρχους, αξιωματικούς και, κατά περίπτωση, μελών πληρώματος που εκδόθηκαν, έχουν λήξει , ή έχουν ανανεωθεί, ανασταλεί, ακυρωθεί ή έχει δηλωθεί απώλεια ή καταστροφή τους καθώς και των εξαιρέσεων που έχουν εκδοθεί και

   2. διαθέτει πληροφορίες αναφορικά με την κατάσταση τέτοιων πιστοποιητικών, θεωρήσεων και εξαιρέσεων σε άλλα Μέρη και εταιρείες που ζητούν επιβεβαίωση της γνησιότητας και της ισχύος πιστοποιητικών που τους προσκομίζονται από ναυτικούς που επιδιώκουν αναγνώριση των πιστοποιητικών τους σύμφωνα με τον κανονισμό I/10, ή εργασία σε πλοίο.

Κανονισμός I/10

Αναγνώριση πιστοποιητικών

1. Κάθε Αρχή θα εξασφαλίζει ότι οι διατάξεις αυτού του κανονισμού τηρούνται προκειμένου να αναγνωρίσει με θεώρηση, σύμφωνα με τον κανονισμό I/2 παράγραφος 5, πιστοποιητικό που εκδόθηκε από ή υπό την αρχή άλλου Μέρους σε πλοίαρχο, αξιωματικό ή χειριστή ραδιοεπικοινωνιών και ότι:

   1. η Αρχή έχει επιβεβαιώσει μέσω όλων των απαραίτητων μέτρων, στα οποία μπορεί να περιλαμβάνεται επιθεώρηση των εγκαταστάσεων και διαδικασιών, ότι οι απαιτήσεις που αφορούν τα πρότυπα ικανότητας, την έκδοση και θεώρηση πιστοποιητικών και την τήρηση αρχείων τηρούνται απόλυτα και

2. έχει συμφωνηθεί με το ενδιαφερόμενο Μέρος ότι θα παρέχεται έγκαιρη προειδοποίηση όσον αφορά σημαντικές αλλαγές στις ρυθμίσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης που προβλέπονται σύμφωνα με την Σύμβαση.

2. Θα θεσπιστούν μέτρα με τα οποία θα εξασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί που προσκομίζουν για αναγνώριση πιστοποιητικά που εκδόθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών II/2, III/2 ή III/3 ή εκδόθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό VII/1 σε διοικητικό επίπεδο, όπως ορίζεται στον Κώδικα STCW, γνωρίζουν την ναυτική νομοθεσία, της Αρχής που είναι υπεύθυνη για τα καθήκοντα που τους επιτρέπεται να εκτελούν.

3. Οι πληροφορίες που δίδονται και τα μέτρα που έχουν συμφωνηθεί με αυτόν τον κανονισμό θα ανακοινώνονται στο Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού I/7.

4. Τα πιστοποιητικά που εκδόθηκαν από ή υπό την αρχή ενός μη Μέρους δεν θα αναγνωρίζονται.

5. Παρά την απαίτηση του κανονισμού I/2,παράγραφος 5, μια Αρχή μπορεί, αν οι συνθήκες το απαιτούν, να επιτρέψει σε ναυτικό να υπηρετήσει με ειδικότητα, εκτός από αυτή του αξιωματικού ραδιοεπικοινωνιών ή χειριστού ραδιοεπικοινωνιών, εκτός αν προβλέπεται από τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των τριών μηνών σε πλοίο που φέρει την σημαία της, εάν διαθέτει κατάλληλο και ισχύον πιστοποιητικό που εκδόθηκε και θεωρήθηκε, όπως απαιτείται, από άλλο Μέρος για χρήση σε πλοία αυτού του Μέρους, αλλά που δεν έχει ακόμη θεωρηθεί ώστε να καταστεί κατάλληλο για υπηρεσία σε πλοία που δικαιούνται να φέρουν την σημαία της Αρχής. Τα αποδεικτικά στοιχεία θα είναι άμεσα διαθέσιμα όσον αφορά την κατάθεση αίτησης στην Αρχή για την έκδοση θεώρησης.

6. Τα πιστοποιητικά και οι θεωρήσεις που εκδίδονται από Αρχή, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κανονισμού, για την αναγνώριση πιστοποιητικού ή που επιβεβαιώνουν την αναγνώριση πιστοποιητικού που εκδόθηκε από άλλο Κράτος μέλος, δεν θα χρησιμοποιούνται σαν βάση για περαιτέρω αναγώριση από άλλη Αρχή.

Κανονισμός I/11

Επανακύρωση και Επέκταση ισχύος πιστοποιητικών

1. Κάθε πλοίαρχος, αξιωματικός και χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που είναι κάτοχος πιστοποιητικού που εκδόθηκε ή αναγνωρίσθηκε σύμφωνα με οποιοδήποτε κεφάλαιο αυτής της Σύμβασης, εκτός του κεφαλαίου VI, που υπηρετεί σε πλοίο ή προτίθεται να επιστρέψει σε θαλάσσια υπηρεσία ύστερα από κάποιο χρονικό διάστημα που διήνυσε στην ξηρά, για να συνεχίσει να έχει προσόντα για θαλάσσια υπηρεσία, θα απαιτείται κατά διαστήματα που δεν θα υπερβαίνει το κάθε ένα τα πέντε έτη κάθε φορά να :

   1. πληρεί τα πρότυπα Ιατρικής καταλληλότητας που ορίζονται από τον κανονισμό I/9 και
   2. αποδεικνύει συνεχιζόμενη επαγγελματική ικανότητα σύμφωνα με το τμήμα A-I/11 του Κώδικα STCW

2. Κάθε πλοίαρχος, αξιωματικός και χειριστής ραδιοεπικοινωνιών για να συνεχίσει θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία για τα οποία έχουν διεθνώς συμφωνηθεί ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης θα έχει ολοκληρώσει με επιτυχία εγκεκριμένη σχετική εκπαίδευση.

3. Κάθε Μέρος θα συγκρίνει τα πρότυπα ικανότητας που απαιτούσε από υποψηφίους για πιστοποιητικά που εκδόθηκαν πριν την 1η Φεβρουαρίου 2002 με εκείνα που καθορίζονται για το αντίστοιχο πιστοποιητικό στο μέρος A του κώδικα STCW και θα προσδιορίσει την ανάγκη να ζητήσει από τους κατόχους τέτοιων πιστοποιητικών να υποστούν κατάλληλη εκπαίδευση ανανεώσης και εκσυγχρονισμού των γνώσεών τους ή αξιολόγηση.

4. Το Μέρος, σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους, θα εκπονήσει ή θα προάγει την οργάνωση κύκλων σπουδών επιμόρφωσης για ανανέωση εκσυγχρονιμό των γνώσεων όπως προβλέτεται στο μέρος A-I/11 του Κώδικα STCW.

5. Με σκοπό τον εκσυγχρονισμό των γνώσεων πλοιάρχων, αξιωματικών και χειριστών ραδιοεπικοινωνιών, κάθε Αρχή θα εξασφαλίσει ότι τα κείμενα των πρόσφατων αλλαγών στους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι στην διάθεση των πλοίων που φέρουν την σημαία της.

Κανονισμός I/12

Χρήση προσομοιωτών

1. Τα πρότυπα λειτουργίας και άλλες διατάξεις που αναφέρονται στο μέρος A-I/12, καθώς και άλλες απαιτήσεις όπως μνημονεύονται στο μέρος A του Κώδικα STCW, για οποιοδήποτε σχετικό πιστοποιητικό, θα τηρούνται ως προς :

.1 όλη την υποχρεωτική εκπαίδευση που βασίζεται σε προσομοιωτή

.2 όποια αξιολόγηση ικανότητας απαιτείται από το μέρος A του Κώδικα STCW, και πραγματοποιείται χρησιμοποιώντας προσομοιωτή και

3. όποια επίδειξη συνεχούς ικανότητας, χρησιμοποιώντας προσομοιωτή, που απαιτείται από το μέρος μέρος A του Κώδικα STCW.

2. Προσομοιωτές που έχουν εγκατασταθεί ή τεθεί σε χρήση πριν από την 1η Φεβρουαρίου 2002 μπορεί να εξαιρεθούν από την πλήρη συμμόρφωση, με τα πρότυπα λειτουργίας που μνημονεύονται στην παράγραφο 1, κατά την κρίση του ενδιαφερομένου Κράτους μέλους.

Κανονισμός I/13

Πραγματοποίηση δοκιμών

1. Οι κανονισμοί αυτοί δεν θα εμποδίζουν την Αρχή να εξουσιοδοτεί πλοία, που φέρουν τη σημαία της, να συμμετέχουν σε δοκιμές.

2. Για τους σκοπούς αυτούς του κανονισμού ο όρος «δοκιμή» σημαίνει πείραμα ή σειρά πειραμάτων που πραγματοποιούνται σε μία περιορισμένη χρονική περίοδο, και που μπορεί να περιλαμβάνουν την χρήση αυτοματοποιημένων ή ολοκληρωμένων συστημάτων προκειμένου να αξιολογηθούν εναλλακτικές
μέθοδοι εκτέλεσης συγκεκριμένων καθηκόντων ή ικανοποίησης ειδικών ρυθμίσεων,που ορίζονται από την Σύμβαση, και που θα παρέχουν τουλάχιστον τον αυτό βαθμό ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης όπως προβλέπεται από αυτούς τους κανονισμούς.

3. Η Αρχή που εξουσιοδοτεί πλοία να λάβουν μέρος σε δοκιμές θα βεβαιώνεται ότι οι δοκιμές πραγματοποιούνται κατά τρόπο που παρέχει τουλάχιστον τον ίδιο βαθμό ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης όπως προβλέπεται από αυτούς του κανονισμούς. Οι δοκιμές αυτές θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με οδηγίες που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό. Βλ. Προσωρινές οδηγίες για την διενέργεια δοκιμών στις οποίες ο αξιωματικός φυλακής ενεργεί ως μόνος σκοπός στην διάρκεια σκότους (MSC Εγκ. 566).

4. Τα στοιχεία τέτοιων δοκιμών θα αναφέρονται στον Οργανισμό το ενωρίτερο πρακτικά δυνατόν, αλλά όχι σε διάστημα λιγότερο από έξι μήνες πριν από την ημερομηνία κατά την οποία οι δοκιμές έχει προγραμματισθεί να αρχίσουν. Ο Οργανισμός θα ανακοινώνει τέτοιου είδους στοιχεία σε όλα τα Μέρη.

5. Τα αποτελέσματα δοκιμών που έχουν εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1, και οποιεσδήποτε συστάσεις που η Αρχή μπορεί να έχει όσον αφορά τα αποτελέσματα αυτά, θα αναφέρονται στον Οργανισμό που θα ανακοινώνει αυτά τα αποτελέσματα και τις συστάσεις σε όλα τα Μέρη.

6. Οποιοδήποτε Μέρος έχει οποιεσδήποτε αντιρρήσεις σε συγκεκριμένες δοκιμές που έχουν εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με αυτό τον κανονισμό πρέπει να ανακοινώνει την αντίρρηση αυτή στον Οργανισμό το ενωρίτερο πρακτικά δυνατόν. Ο Οργανισμός θα κοινοποιεί στοιχεία της αντίρρησης σε όλα τα Μέρη.

7. Αρχή που έχει εξουσιοδοτήσει δοκιμή θα σέβεται τις αντιρρήσεις που λαμβάνει από άλλα Μέρη και που έχουν σχέση με τέτοια δοκιμή κατευθύνοντας πλοία, που δικαιούνται να φέρουν την σημαία της, να μη συμμετέχουν σε δοκιμές όταν ναυσιπλοούν σε ύδατα παράκτιας χώρας η οποία έχει ανακοινώσει τις αντιρρήσεις της στον Οργανισμό.

8. Αρχή που συμπεραίνει, με βάση τη δοκιμή ότι ένα συγκεκριμένο σύστημα θα παρέχει τουλάχιστον τον αυτό βαθμό ασφάλειας και πρόληψης ρύπανσης όπως προβλέπεται από αυτούς τους κανονισμούς μπορεί να εξουσιοδοτεί, πλοία που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία της, να συνεχίσουν να λειτουργούν με τέτοιο σύστημα απεριόριστα, αλλά θα υπόκεινται στις παρακάτω απαιτήσεις :

1. Η Αρχή, αφού τα αποτελέσματα των δοκιμών θα έχουν υποβληθεί σύμφωνα με την παράγραφο 5, θα δίδει στοιχεία οποιασδήποτε τέτοιου είδους εξουσιοδότησης, περιλαμβάνοντας και τα στοιχεία των συγκεκριμένων πλοίων που έχουν εξουσιοδοτηθεί, ο οποίος θα κοινοποιεί αυτές τις πληροφορίες σε όλα τα Μέρη.

2. όποιες λειτουργίες εξουσιοδοτήθηκαν σύμφωνα με αυτή τη παράγραφο θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με οποιεσδήποτε οδηγίες αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό, στην ίδια έκταση που ισχύουν κατά την διάρκεια της δοκιμής.

3. τέτοιες λειτουργίες θα σέβονται οποιεσδήποτε αντιρρήσεις λαμβάνονται από άλλα Μέρη σύμφωνα με την παράγραφο 7, στον βαθμό που αυτές οι αντιρρήσεις δεν έχουν αποσυρθεί, και

4. λειτουργία που έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με αυτή την παράγραφο θα επιτρέπεται μόνο εν αναμονή καθορισμού από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας ως προς το κατά πόσον μία τροποποίηση της Σύμβασης θα είναι κατάλληλη, και, εάν ναί, κατά πόσον η λειτουργία θα ανασταλεί ή θα επιτραπεί να συνεχισθεί πριν από την θέση σε ισχύ της τροποποίησης.

9. Με αίτηση οποιουδήποτε Μέρους, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας θα καθορίζει ημερομηνία εξέτασης των αποτελεσμάτων της δοκιμής και την εξαγωγή συμπερασμάτων.

Κανονισμος I/14

Ευθύνες εταιριών

1. Κάθε Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους Α-I/14 θα θεωρεί τις εταιρείες υπεύθυνες για την ανάθεση εργασίας σε ναυτικούς στα πλοία τους, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας Σύμβασης και θα απαιτεί όπως κάθε εταιρία εξασφαλίζει ότι:

.1 κάθε ναυτικός που του ανατίθεται εργασία σε οποιοδήποτε πλοίο της διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης και όπως έχει ορισθεί από την Αρχή.

.2 τα πλοία της επανδρώνονται σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής.

.3 θα τηρούνται έγγραφα και στοιχεία σχετικά με όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται στα πλοία της, θα είναι άμεσα διαθέσιμα και θα περιλαμβάνουν χωρίς να πε-

ριορίζονται σε στοιχεία και τεκμηρίωση της εμπειρίας τους, εκπαίδευσης, [illegible] καταλληλότητας και ικανότητας στα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί και

.4 οι ναυτικοί που κατά την ανάληψη εργασίας σε οποιοδήποτε από τα πλοία της είναι εξοικειωμένοι με τα συγκεκριμένα καθήκοντά τους και με όλες τις διατάξεις, εγκαταστάσεις, εξοπλισμό, διαδικασίες και χαρακτηριστικά του πλοίου που είναι σχετικά με τα συνήθη καθήκοντά τους και τα καθήκοντά τους σε κατάσταση ανάγκης, και

.5 το πλήρωμα του πλοίου είναι σε θέση να συντονίσει αποτελεσματικά τις δραστηριότητές του σε κατάσταση ανάγκης και να εκτελέσει καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή τον περιορισμό της ρύπανσης.

Κανονισμός I/15

Μεταβατικές διατάξεις

1. Μέχρι την 1 Φεβρουαρίου 2002, Μέρος μπορεί να συνεχίσει να εκδίδει, αναγνωρίζει και θεωρεί πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης που ίσχυε αμέσως πριν τη 1 Φεβρουαρίου 1997 όσον αφορά εκείνους τους ναυτικούς που άρχισαν εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, εγκεκριμένη εκπαίδευση και πρόγραμμα άσκησης ή εγκεκριμένο κύκλο εκπαίδευσης πριν την 1 Αυγούστου 1998.

2. Μέχρι την 1 Φεβρουαρίου 2002, Μέρος μπορεί να συνεχίζει να ανανεώνει, επεκτείνει και επανακυρώνει την ισχύ πιστοποιητικών και θεωρήσεων σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης που ίσχυε αμέσως πριν την 1 Φεβρουαρίου 1997.

3. Οπου ένα Μέρος, σύμφωνα με τον κανονισμό I/11, εκδίδει εκ νέου ή επεκτείνει την ισχύ πιστοποιητικών που αρχικά εκδόθηκαν από αυτό, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης που ίσχυε αμέσως πριν την 1 Φεβρουαρίου 1997, το Μέρος μπορεί, κατά την κρίση του, να αντικαταστήσει τα όρια χωρητικότητας που εμφανίζονται στα αρχικά πιστοποιητικά, ως εξής:

.1 «200 κοχ» μπορεί να αντικατασταθεί με «500 κοχ» και

.2 «1600 κοχ» μπορεί να αντικατασταθεί με «3000 κοχ»

ΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΤΜΗΜΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Κανονισμός II/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιωματικών που εκτελούν φυλακή ναυσιπλοΐας σε πλοία 500 κοχ και άνω.

1 Κάθε αξιωματικός που είναι υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας και υπηρετεί σε ωκεανοπόρα πλοία 500 κοχ και άνω θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση :

.1 δεν θα είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών.

.2 θα διαθέτει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία, όχι λιγότερη από ένα έτος που θα αποτελεί τμήμα εγκεκριμένου προγράμματος εκπαίδευσης το οποίο περιλαμβάνει εκπαίδευση επί πλοίου η οποία θα πληρεί τις απαιτήσεις του μέρους A-II/1 του Κώδικα STCW και θα είναι καταχωρημένη σε εγκεκριμένο βιβλίο αρχείου εκπαίδευσης, ή διαφορετικά θα έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι λιγότερη των τριών ετών.

.3 θα έχει εκτελέσει, κατά την διάρκεια της απαιτουμένης θαλάσσιας υπηρεσίας, καθήκοντα τήρησης φυλακής γεφύρας υπό την επίβλεψη του πλοιάρχου ή προσοντούχου αξιωματικού για χρονική περίοδο όχι μικρότερη των 6 μηνών.

.4 θα πληρεί στις αντίστοιχες ισχύουσες απαιτήσεις των κανονισμών του κεφαλαίου IV, κατά περίπτωση, για την εκτέλεση καθορισμένων καθηκόντων ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών και

.5 θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και θα πληρεί στο πρότυπο ικανότητας που καθορίζεται στο μέρος A-II/1 του Κώδικα STCW.

Κανονισμός II/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποίηση πλοιάρχων και υποπλοιάρχων σε πλοία 500 κοχ και άνω

Πλοίαρχος και ύποπλοίαρχος σε πλοία 3000 κοχ και άνω

1 Κάθε πλοίαρχος και ύποπλοίαρχος ωκεανοπόρου πλοίου 3000 κοχ και άνω θα είναι κάτοχος κατάλληλου πιστοποιητικού.

2 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα:

.1 πληρεί τις απαιτήσεις για πιστοποίηση σαν αξιωματικός τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοία 500 κοχ και άνω και θα διαθέτει ανεγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία με αυτή την ειδικότητα.

.1.1 για πιστοποίηση σαν ύποπλοίαρχος όχι λιγότερη από 12 μήνες.

.1.2 για πιστοποίηση σαν πλοίαρχος όχι λιγότερη από 36 μήνες, όμως η περίοδος αυτή μπορεί να μειωθεί σε όχι λιγότερη από 24 μήνες αν τουλάχιστον 12 μήνες τέτοιας θαλάσσιας υπηρεσίας έχει πραγματοποιηθεί σε θέση υποπλοιάρχου και

.2 θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και πληρεί τα πρότυπα ικανότητας που καθορίζονται στο μέρος A-II/2 του Κώδικα STCW για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους πλοίων 3000 κοχ και άνω.

Πλοίαρχος και ύποπλοίαρχος πλοίων μεταξύ 500 και 3000 κ.ο.χ.

3. Κάθε πλοίαρχος και ύποπλοίαρχος ωκεανοπόρου πλοίου μεταξύ 500 και 3000 κοχ θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό.

4. Κάθε υποψήφιος :

.1 γιά πιστοποίηση σαν ύποπλοίαρχος, θα πληρεί τις απαιτήσεις αξιωματικού τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοία 500 κοχ και άνω

.2 γιά πιστοποίηση σαν πλοίαρχος θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αξιωματικού τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοίων 500 κοχ και άνω και θα διαθέτει εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι λιγότερη των 36 μηνών με αυτή την ειδικότητα. Όμως η περίοδος αυτή μπορεί να μειωθεί σε όχι λιγότερη από 24 μήνες αν τουλάχιστον 12 μήνες τέτοιας θαλάσσιας υπηρεσίας έχουν γίνει με την ιδιότητα του υποπλοιάρχου και

.3 θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και θα πληρεί τα πρότυπα ικανότητας που καθορίζονται στο μέρος A-II/2 του Κώδικα STCW για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους πλοίων μεταξύ 500 και 3000 κοχ.

Κανονισμός II/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις πιστοποίησης αξιωματικών που είναι υπεύθυνοι τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας και πλοιάρχων πλοίων κάτω των 500 κοχ.

Πλοία που δεν εκτελούν παράκτιους πλόες

1 Κάθε αξιωματικός υπεύθυνος τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας που υπηρετεί σε ωκεανοπόρο πλοίο κάτω των 500 κοχ που δεν εκτελεί παράκτιους πλόες θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό για πλοία 500 κοχ και άνω.

2 Κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε ωκεανοπόρο πλοίο μικρότερο των 500 κοχ που δεν εκτελεί παράκτιους πλόες θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό για υπηρεσία σαν πλοίαρχος σε πλοία μεταξύ 500 και 3000 κοχ.

Πλοία που εκτελούν παράκτιους πλόες

Αξιωματικός υπεύθυνος τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας

3 Κάθε αξιωματικός υπεύθυνος τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας ωκεανοπόρου πλοίου μικρότερου των 500 κοχ. που εκτελεί παράκτιους πλόες θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό.

4 κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας σε ωκεανοπόρο πλοίο μικρότερο των 500 κοχ που εκτελεί παράκτιους πλόες.

.1 δεν θα είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών.

.2 θα έχει ολοκληρώσει:

.2.1 ειδική εκπαίδευση, που θα περιλαμβάνει επαρκή χρονική περίοδο κατάλληλης θαλάσσιας υπηρεσίας όπως απαιτείται από την Αρχή ή

.2.2 αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στο τμήμα καταστρώματος όχι μικρότερη των τριών ετών

.3 θα πληρεί τις αντίστοιχες ισχύουσες απαιτήσεις των κανονισμών του κεφαλαίου IV, για την εκτέλεση καθορισμένων καθηκόντων ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών και

.4 θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και θα πληρεί το πρότυπο ικανότητος που καθορίζεται στο μέρος A-II/3 του Κώδικα STCW για αξιωματικούς που είναι υπεύθυνοι τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοία μικρότερα των 500 κ.ο.χ που εκτελούν παράκτιους πλόες.

Πλοίαρχος

5 Κάθε πλοίαρχος που υπηρετεί σε ωκεανοπόρο πλοίο μικρότερο των 500 κ.ο.χ. που εκτελεί παράκτιους πλόες πρέπει να είναι κάτοχος κατάλληλου πιστοποιητικού.

6 κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως πλοίαρχος ωκεανοπόρου πλοίου μικρότερου των 500 κ.ο.χ. που εκτελεί παράκτιους πλόες :

.1 δεν θα είναι ηλικίας μικρότερης των 20 ετών.

.2 Θα έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι λιγότερη των 12 μηνών ως αξιωματικός τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας

.3 Θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και θα πληρεί τα πρότυπα ικανότητας που καθορίζονται στο μέρος A-II/3 του κώδικα STCW για πλοιάρχους πλοίων μικροτέρων των 500 κόρων που εκτελούν παράκτιους πλόες.

7 Εξαιρέσεις

Η Αρχή, εάν θεωρεί ότι το μέγεθος του πλοίου και οι συνθήκες του ταξιδιού του είναι τέτοιες που καθιστούν την εφαρμογή του συνόλου των απαιτήσεων του κανονισμού αυτού και του μέρους A-II/3 του κώδικα STCW μή λογική ή πρακτικά αδύνατη, μπορεί σε αυτόν τον βαθμό να εξαιρέσει τον πλοίαρχο και τον υπεύθυνο της φυλακής ναυσιπλοΐας σε τέτοιο πλοίο ή κατηγορία πλοίων από κάποιες απαιτήσεις, λαμβάνοντας υπ' όψη την ασφάλεια όλων των πλοίων που κινούνται στην ίδια θαλάσσια περιοχή.

Κανονισμός II/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις πιστοποίησης για πλήρωμα που αποτελεί μέρος φυλακής ναυσιπλοΐας. Αυτές οι απαιτήσεις δεν είναι εκείνες για την πιστοποίηση προσοντούχων ναυτικών στην Σύμβαση Πιστοποίησης Προσοντούχων Ναυτικών ΔΟΕ 1946 ή οποιασδήποτε μεταγενέστερης Σύμβασης.

1. Κάθε μέλος πληρώματος που αποτελεί μέλος φυλακής ναυσιπλοΐας σε ωκεανοπόρο πλοίο 500 κοχ και άνω, εκτός εκείνων που είναι υπό εκπαίδευση και μέλη πληρώματος τα καθήκοντα των οποίων ενώ εκτελούν φυλακή είναι ανειδικεύτου χαρακτήρα, θα διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά για να εκτελούν τέτοια καθήκοντα.

2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση

.1 δεν θα είναι μικρότερος των 16 ετών.

.2 θα έχει ολοκληρώσει

.2.1 αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία που θα περιλαμβάνει όχι λιγότερη από 6 μήνες εκπαίδευση και εμπειρια ή

.2.2 θα έχει υποστεί ειδική εκπαίδευση, είτε πριν από την ναυτολόγιση είτε στο πλοίο, περιλαμβανομένης και αναγνωρισμένης θαλάσσιας υπηρεσίας διάρκειας όχι λιγότερης των δύο μηνών και

.3 θα πληρεί το πρότυπο ικανότητας που καθορίζεται στο μέρος A-II/4 του Κώδικα STCW.

3 Η θαλάσσια υπηρεσία, εκπαίδευση και εμπειρία που απαιτείται από τις υποπαραγράφους 2.2.1. και 2.2.2. θα είναι σχετικές με λειτουργίες τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας και θα περιέχουν την εκτέλεση καθηκόντων που εκτελούνται υπό την άμεση επίβλεψη του πλοιάρχου, του αξιωματικού υπευθύνου φυλακής ναυσιπλοΐας ή προσοντούχου μέλους του πληρώματος.

4 Ναυτικοί μπορεί να θεωρηθούν από το Μέρος ότι πληρούν τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού αν έχουν υπηρετήσει σε αντίστοιχη θέση στο τμήμα καταστρωματος για χρονική περίοδο τουλάχιστον ενός έτους εντός των αμέσως προηγουμένων πέντε ετών πριν από την θέση σε ισχύ της Σύμβασης από αυτό το Μέρος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

Κανονισμός III/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την πιστοποίηση αξιωματικών υπεύθυνων φυλακής μηχανοστασίου, σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή οριζόμενων αξιωματικών υπηρεσίας μηχανοστασίου σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο.

1 Κάθε αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανοστασίου σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή οριζόμενος αξιωματικός υπηρεσίας μηχανοστασίου σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο, σε ωκεανοπόρο πλοίο που διαθέτει κύριες μηχανές πρόωσης ισχύος 750 KW και άνω θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση :

.1 δεν θα είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών.

.2 θα έχει συμπληρώσει όχι λιγότερη από έξι μήνες θαλάσσια υπηρεσία στο τμήμα μηχανοστασίου σύμφωνα με το μέρος A-III/1 του κώδικα STCW και

.3 θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση τουλάχιστον 30 μηνών, η οποία περιλαμβάνει εκπαίδευση επί πλοίου που αποδεικνύεται από εγγραφές σε εγκεκριμένο βιβλίο εκπαίδευσης και πληρεί τα πρότυπα ικανότητος που καθορίζονται στο μέρος AIII/1 του Κώδικα STCW.

Κανονισμός III/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την πιστοποίηση του πρώτου και δεύτερου μηχανικού πλοίων των οποίων η κύρια μηχανή πρόωσης ειναι 3000 KW και άνω

1. Κάθε πρώτος και δεύτερος μηχανικός ωκεανοπόρου πλοίου του οποίου η ισχύς της κύριας μηχανής πρόωσης είναι 3000 KW και άνω θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2. Κάθε υποψήφιος προς πιστοποίηση

.1 θα πληρεί τις απαιτήσεις πιστοποίησης αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής μηχανής και

.1.1 για πιστοποίηση ως δεύτερος μηχανικός, θα διαθέτει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 12 μηνών ως βοηθός μηχανικός ή αξιωματικός μηχανής και

.1.2 για πιστοποίηση ως πρώτος μηχανικός, θα έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 36 μηνών, εκ των οποίων τουλάχιστον 12 μήνες θα έχουν πραγματοποιηθεί σε θέση υπευθύνου αξιωματικού μηχανής ενώ είναι πιστοποιημένος να υπηρετεί ως δεύτερος μηχανικός και

2 θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και θα ανταποκρίνεται στα πρότυπα ικανότητας που καθορίζονται στο μέρος A-III/2 του Κώδικα STCW.

Κανονισμός III/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τη πιστοποίηση πρώτων και δευτέρων μηχανικών σε πλοία των οποίων η ισχύς της κύριας μηχανής πρόωσης είναι μεταξύ 750 KW και 3000 KW

1 Κάθε πρώτος και δεύτερος μηχανικός ωκεανοπόρου πλοίου του οποίου η ισχύς της κύριας μηχανής πρόωσης είναι μεταξύ 750 KW και 3000 KW θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό.

2 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση :

.1 θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις πιστοποίησης σαν αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανοστασίου και

.1.1. για πιστοποίηση σαν δεύτερος μηχανικός θα διαθέτει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι μικρότερη των 12 μηνών ως βοηθός αξιωματικός μηχανής ή ως αξιωματικός μηχανής και

.1.2. για πιστοποίηση ως πρώτος μηχανικός, θα διαθέτει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι μικρότερη των 24 μηνών εκ των οποίων τουλάχιστον 12 μήνες θα έχουν πραγματοποιηθεί ενώ είναι πιστοποιημένος να υπηρετεί ως δεύτερος μηχανικός και

.2 Εχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και πληρεί τα πρότυπα ικανότητας που καθορίζονται στο μέρος A-III/3 του κώδικα STCW.

3. Κάθε αξιωματικός μηχανής που διαθέτει τα προσόντα για να υπηρετήσει ως δεύτερος μηχανικός σε πλοία των οποίων η ισχύς της κύριας μηχανής πρόωσης είναι 3000 KW και άνω μπορεί να υπηρετήσει ως πρώτος μηχανικός σε πλοία των οποίων η ισχύς της κύριας μηχανής είναι μικρότερη των 3000 KW υπό την προϋπόθεση ότι έχει πραγματοποιήσει όχι μικρότερη των 12 μηνών αναγνωρισμένης θαλάσσιας υπηρεσίας ως υπεύθυνος αξιωματικός μηχανής και το πιστοποιητικό έχει θεωρηθεί γι αυτό.

Κανονισμός III/4

Ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις για πιστοποίηση μελών πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή έχουν ορισθεί να εκτελούν καθήκοντα σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο.

1 Κάθε μέλος πληρώματος που αποτελεί μέρος φυλακής μηχανοστασίου ή έχει ορισθεί να εκτελεί καθήκοντα σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο σε ωκεανοπόρο πλοίο που η κύρια μηχανή πρόωσης είναι ισχύος 750 KW και άνω, εκτός εκείνων που τελούν υπό εκπαίδευση και των μελών πληρώματος των οποίων τα καθήκοντα είναι ανειδικεύτου χαρακτήρα, θα διαθέτουν κατάλληλο πιστοποιητικό για να εκτελούν τέτοια καθήκοντα.

2 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση:

.1 δεν θα είναι ηλικίας μικρότερης των 16 ετών

.2 θα έχει ολοκληρώσει:

.2.1 αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία περιλαμβανομένης εκπαίδευσης και εμπειρίας τουλάχιστον 6 μηνών.

.2.2 ειδική εκπαίδευση, είτε πριν από τη ναυτολόγιση ή σε πλοίο, στην οποία θα περιλαμβάνεται αναγνωρισμένη υπηρεσία όχι μικρότερη των 2 μηνών και

.3 θα ανταποκρίνεται στα πρότυπα ικανότητας που καθορίζονται στο μέρος A-III/4 του Κώδικα STCW

3. Η θαλάσσια υπηρεσία, εκπαίδευση και εμπειρία που απαιτούνται από τις υποπαραγράφους 2.2.1 και 2.2.2 θα σχετίζονται με τις δραστηριότητες τήρησης φυλακής μηχανοστασίου και θα περιλαμβάνουν την εκτέλεση καθηκόντων που πραγματοποιούνται υπό την άμεση επίβλεψη προσοντούχου μηχανικού ή προσοντούχου μέλους πληρώματος.

4. Ναυτικοί μπορεί να θεωρηθούν από το Μέρος ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού εάν έχουν υπηρετήσει σε συναφή ειδικότητα στον κλάδο μηχανής για χρονική περίοδο όχι μικρότερη του ενός έτους εντός των τελευταίων πέντε ετών πριν από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης από το Μέρος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Επεξηγηματική σημείωση:

Οι υποχρεωτικές διατάξεις που είναι σχετικές με την τήρηση φυλακής ραδιοεπικοινωνιών καθορίζονται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών και στη SOLAS, 1974, όπως τροποποιήθηκε. Διατάξεις συντήρησης των συσκευών ραδιοεπικοινωνιών καθορίζονται στη SOLAS ,1974, όπως τροποποιήθηκε, και στις οδηγίες που υιοθέτησε ο Οργανισμός.

Κανονισμός IV/1

Εφαρμογή

1 Με εξαίρεση των προβλεπομένων της παραγράφου 3, οι διατάξεις αυτού του κεφαλαίου ισχύουν για προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών σε πλοίο που έχουν ενταχθεί στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) όπως ορίζεται από την Διεθνή Σύμβαση περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής στην θάλασσα (SOLAS), 1974, όπως τροποποιήθηκε.

2 Εως την 1 Φεβρουαρίου 1999, το προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών σε πλοία που συμμορφώνονται με τις διατάξεις της SOLAS, 1974, που ήταν σε ισχύ αμέσως πριν την 1 Φεβρουαρίου 1992 θα συμμορφώνοντα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Εκπαίδευσης Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακής για Ναυτικούς του 1978, που ήταν σε ισχύ πριν την 1 Δεκεμβρίου 1992.

3 Προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών σε πλοία που δεν υποχρεούνται να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS) του κεφαλαίου IV της SOLAS δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με τις διατάξεις αυτού του κεφαλαίου. Το προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών αυτών των πλοίων, απαιτείται να συμμορφώνεται με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών. Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι κατάλληλα πιστοποιητικά όπως ορίζονται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών εκδίδονται ή αναγνωρίζονται για αυτή τήν κατηγορία προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών.

Κανονισμός IV/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την πιστοποίηση προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών GMDSS

1 Κάθε πρόσωπο που προΐσταται ή εκτελεί καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών σε πλοίο που απαιτείται να συμμετέχει στο GMDSS θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό που είναι σχετικό με το GMDSS, που εκδόθηκε ή αναγνωρίσθηκε από την Αρχή σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών.

2 Επιπρόσθετα, κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σύμφωνα με αυτό τον κανονισμό για υπηρεσία σε πλοίο που υποχρεούται να διαθέτει τηλεπικοινωνιακή εγκατάσταση από την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS) του 1974, όπως τροποποιήθηκε:

.1 δεν θα είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών και

.2 θα έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και θα ανταποκρίνεται στα πρότυπα ικανότητος που ορίζονται στο μέρος A-IV/2 του Κώδικα STCW.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΓΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός V/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών και μελών πληρώματος σε δεξαμενοπλοίων

1 Αξιωματικοί και μέλη πληρώματος που τους ανατίθενται συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες που σχετίζονται με το φορτίο ή με τα μέσα φορτοεκφόρτωσης σε δεξαμενόπλοια. εκτός της εκπαίδευσης που απαιτείται από τον κανονισμό VI/I, θα έχουν ολοκληρώσει εγκεκριμένο κύκλο σπουδών πυρόσβεσης στην ξηρά και θα έχουν συμπληρώσει:

.1 τουλάχιστον τρεις μήνες εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία σε δεξαμενόπλοια προκειμένου να αποκτήσουν επαρκείς γνώσεις των ασφαλών επιχειρησιακών πρακτικών ή

.2 εγκεκριμένο κύκλο σπουδών εξοικείωσης δεξαμενοπλοίου που καλύπτει τουλάχιστον την διδακτέα ύλη που δίδεται για τέτοιο κύκλο σπουδών στο μέρος A-V/1 του Κώδικα STCW.

αν και η Αρχή μπορεί να αποδεχθεί χρονική περίοδο θαλάσσιας υπηρεσίας υπό επίβλεψη μικρότερη από εκείνη που καθορίζεται στην υποπαράγραφο .1 με την προυπόθεση ότι:

.3 η χρονική περίοδος που γίνεται ετσι αποδεκτή θα είναι τουλάχιστον ενός μηνός.

.4 το δεξαμενόπλοιο είναι κάτω των 3000 κοχ .

.5 η διάρκεια κάθε ταξιδιού το οποίο εκτελεί το δεξαμενόπλοιο κατά την διάρκεια της περιόδου δεν θα είναι μεγαλύτερη των 72 ωρών, και

.6 τα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του δεξαμενοπλοίου και ο αριθμός των ταξιδίων και των εργασιών φόρτωσης - εκφόρτωσης που ολοκλήρωσε κατά την διάρκεια της περιόδου επιτρέπουν να αποκτηθεί το ίδιο επίπεδο γνώσεων και πείρας.

2. Πλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, υποπλοίαρχοι, δεύτεροι μηχανικοί και άλλα άτομα με άμεση ευθύνη φόρτωσης, εκφόρτωσης και μέριμνα κατά την μεταφορά ή χειρισμό φορτίου εκτός της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων 1.1 ή 1.2, θα έχουν :

.1 πείρα κατάλληλη με τα καθήκοντά τους στον τύπο του πετρελαιοφόρου επί του οποίου υπηρετούν και

.2 ολοκληρώσει εγκεκριμένο εξειδικευμένο πρόγραμμα εκπαιδεύσεως το οποίο θα καλύπτει τουλάχιστον τα θέματα που ορίζονται στο μέρος A-V/1 του Κώδικα STCW που είναι απαραίτητα για τα καθήκοντά τους στο πετρελαιοφόρο, χημικό δεξαμενόπλοιο ή υγραεριοφόρο στο οποίο υπηρετούν .

3 Εντός δύο ετών από την θέση σε ισχύ της Σύμβασης για ένα Μέρος οι ναυτικοί μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου 2.2 εάν έχουν υπηρετήσει με σχετική ειδικότητα στον σχετικό τύπο δεξαμενοπλοίου για χρονική περίοδο τουλάχιστον ενός έτους εντός των αμέσως πέντε προηγουμένων ετών.

4 Οι Αρχές θα εξασφαλίσουν ότι εκδίδεται κατάλληλο πιστοποιητικό σε πλοιάρχους και αξιωματικούς, που έχουν τα προσόντα σύμφωνα με τις παράγραφους 1 ή 2 αντίστοιχα, ή ότι κατάλληλο υφιστάμενο πιστοποιητικό είναι κατάλληλο θεωρημένο. Κάθε μέλος του κατωτέρου πληρώματος που έχει τα απαιτούμενα προσόντα θα πιστοποιηθεί κατάλληλα.

Κανονισμός V/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και τα προσόντα Πλοιάρχων, αξιωματικών, μελών πληρώματος και λοιπού προσωπικού σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro

1 Ο κανονισμός αυτός ισχύει για τους πλοιάρχους, αξιωματικούς και μέλη πληρώματος και λοιπό προσωπικό που υπηρετεί σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro που εκτελούν διεθνείς πλόες. Οι Αρχές θα προσδιορίσουν την εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων σε προσωπικό που υπηρετεί σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro που εκτελούν πλόες στο εσωτερικό της χώρας.

2 Προτού τους ανατεθούν καθήκοντα σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro, οι ναυτικοί θα έχουν ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση που απαιτείται στις παραγράφους 4 έως 8 κατωτέρω ανάλογα με την ειδικότητα, τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους.

3. Οι ναυτικοί που απαιτείται να εκπαιδεύονται σύμφωνα με τις παραγράφους 4,7 και 8 κατωτέρω, σε χρονικά διαστήματα που δεν θα είναι μεγαλύτερα των πέντε ετών θα λαμβάνουν κατάλληλη εκπαίδευση εκσυγχρονισμού γνώσεων.

4 Πλοίαρχος, αξιωματικοί και λοιπό προσωπικό που έχει καθορισθεί στον πίνακα συγκέντρωσης διαίρεσης πληρώματος για να βοηθούν επιβάτες σε καταστάσεις ανάγκης σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro, θα έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση στην διαχείριση πλήθους όπως καθορίζεται στο μέρος A-V/2 παράγραφος 1 του Κώδικα STCW.

5 Πλοίαρχοι, αξιωματικοί και λοιπό προσωπικό που τους έχουν ορισθεί συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro θα έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση εξοικείωσης που καθορίζεται στο μέρος A-V/2 παράγραφος 2 του Κώδικα STCW.

6 Προσωπικό που παρέχει άμεση εξυπηρέτηση σε επιβάτες στους χώρους επιβατών, σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro, θα έχει ολοκληρώσει την εκπαίδευση ασφάλειας που καθορίζεται στο μέρος A-V/2, παράγραφος 3 του Κώδικα STCW.

7 Πλοίαρχοι, ύποπλοίαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, δεύτεροι μηχανικοί και κάθε άτομο στο οποίο έχει ανατεθεί η άμεση ευθύνη επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, φόρτωσης, εκφόρτωσης ή ασφάλισης φορτίου, ή κλείσιμο των ανοιγμάτων του σκάφους σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro, θα έχουν ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση όσον αφορά την ασφάλεια των επιβατών, την ασφάλεια φορτίου και την ακεραιότητα του σκάφους όπως ορίζεται στο μέρος A-V/2, παράγραφος 4 του Κώδικα STCW.

8 Πλοίαρχοι, υποπλοίαρχοι, ύπαρχοι, πρώτοι μηχανικοί, δεύτεροι μηχανικοί και κάθε άτομο που έχει την ευθύνη για την ασφάλεια των επιβατών σε καταστάσεις ανάγκης σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro θα έχουν ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση στον χειρισμό κρίσιμων καταστάσεων και ανθρώπινης συμπεριφοράς όπως καθορίζονται στο μέρος A-V/2 παράγραφος 5 του Κώδικα STCW.

9 Οι Αρχές θα εξασφαλίσουν ότι θα εκδίδονται αποδεικτικά στοιχεία εκπαίδευσης σε κάθε πρόσωπο που διαπιστώνεται ότι διαθέτει τα προσόντα σύμφωνα από τις διατάξεις αυτού του κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑΓΚΗΣ - ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΙΑΤΡΙΚΗ ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ

Κανονισμός VI/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για εξοικείωση, βασική εκπαίδευση ασφαλείας και ενημέρωση για όλους τους ναυτικούς

Οι ναυτικοί θα υποστούν εξοικείωση και βασική εκπαίδευση ασφαλείας ή ενημέρωση σύμφωνα με το μέρος A-VI/1 του κώδικα STCW και θα πληρούν το κατάλληλο πρότυπο ικανότητας που εδώ καθορίζεται.

Κανονισμός VI/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικών ικανότητας σε σκάφη επιβίωσης, λέμβους διάσωσης και ταχείες λέμβους διάσωσης

1 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ικανότητας σε σκάφη επιβίωσης και λέμβους διάσωσης εκτός από εκείνες που είναι ταχείες λέμβοι διάσωσης:

.1 δεν θα είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών

.2 θα διαθέτει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι μικρότερη των 12 μηνών ή θα έχει παρακολουθήσει εγκεκριμένο κύκλο εκπαίδευσης και θα διαθέτει εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον έξι μηνών και

.3 θα πληρεί τα πρότυπα ικανότητας για πιστοποιητικά ικανότητας σε σκάφη επιβίωσης και λέμβους διάσωσης που καθορίζονται στο μέρος A-VI/2 παράγραφοι 1 έως 4 του Κώδικα STCW.

2 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ικανότητας σε ταχείες λέμβους διάσωσης :

.1 θα είναι κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας σε σκάφη επιβίωσης και σε λέμβους διάσωσης που δεν είναι ταχείες λέμβοι διάσωσης.

.2 θα έχει παρακολουθήσει εγκεκριμένο κύκλο εκπαίδευσης και

.3 θα πληρεί το πρότυπο ικανότητας για πιστοποιητικά ικανότητας σε ταχείες λέμβους διάσωσης που καθορίζεται στο μέρος A-VI/2 παράγραφοι 5 έως 8 του Κώδικα STCW.

Κανονισμός VI/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε προχωρημένου επιπέδου πυρόσβεση

1 Ναυτικοί που έχουν οριστεί για τον έλεγχο διαδικασιών πυρόσβεσης θα έχουν ολοκληρώσει με επιτυχία προχωρημένου επιπέδου εκπαίδευση σε τεχνικές πυρόσβεσης με ιδιαίτερη έμφαση στην οργάνωση, χρήση τακτικών και διοίκηση σύμφωνα με τις διατάξεις του μέρους A-VI/3 του Κώδικα STCW και θα πληρούν το πρότυπο ικανότητας που καθορίζεται εκεί.

2 Οπου εκπαίδευση σε προχωρημένου επιπέδου πυρόσβεση δεν περιλαμβάνεται στα προσόντα που απαιτούνται για την έκδοση πιστοποιητικού, θα εκδίδεται ειδικό πιστοποιητικό ή αποδεικτικό έγγραφο, ανάλογα με την περίπτωση, με το οποίο θα πιστοποιείται ότι ο κάτοχος παρακολούθησε κύκλο εκπαίδευσης σε προχωρημένου επιπέδου πυρόσβεση.

Κανονισμός VI/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις που έχουν σχέση με ιατρικές πρώτες βοήθειες και ιατρική φροντίδα

1 Ναυτικοί στους οποίους έχει ανατεθεί η παροχή ιατρικών πρώτων βοηθειών σε πλοίο θα πληρούν το πρότυπο ικανότητας σε ιατρικές πρώτες βοήθειες που καθορίζεται στο μέρος A-VI/4 παράγραφοι 1 έως 3 του Κώδικα STCW.

2 Ναυτικοί στους οποίους έχουν ανατεθεί καθήκοντα παροχής ιατρικής φροντίδας σε πλοίο θα πληρούν το πρότυπο ικανότητας για ιατρική φροντίδα σε πλοία που καθορίζεται στο μέρος A-VI/4 παράγραφοι 4 έως 6 του Κώδικα STCW.

3 Οπου εκπαίδευση σε ιατρικές πρώτες βοήθειες ή ιατρική φροντίδα δεν περιλαμβάνεται στα απαιτούμενα προσόντα για έκδοση πιστοποιητικού, θα εκδίδεται ειδικό πιστοποιητικό ή αποδεικτικό έγγραφο, ανάλογα με την περίπτωση, με το οποίο θα πιστοποιείται ότι ο κάτοχος παρακολούθησε κύκλο εκπαίδευσης σε ιατρικές πρώτες βοήθειες ή σε ιατρική φροντίδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Κανονισμός VII/1

Εκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών

1 Παρά τις απαιτήσεις πιστοποίησης που καθορίζονται στα κεφάλαια II και III αυτού του Παραρτήματος, τα Μέρη μπορούν να επιλέξουν να εκδόσουν ή να εξουσιοδοτήσουν την έκδοση πιστοποιητικών άλλων από εκείνα που αναφέρονται στους κανονισμούς αυτών των κεφαλαίων με την προυπόθεση ότι:

.1 οι συναφείς αρμοδιότητες και τα επίπεδα ευθύνης που θα αναφέρονται στα πιστοποιητικά και στις θεωρήσεις επιλέγονται και είναι πανομοιότυπα αυτών που εμφανίζονται στα μέρη A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 και A-IV/2 του Κώδικα STCW.

.2 οι υποψήφιοι θα έχουν ολοκληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση και άσκηση και πληρούν τις απαιτήσεις των προτύπων ικανότητας, που ορίζονται στα σχετικά μέρη του Κώδικα STCW, και οπως καθορίζονται στο μέρος A-VII/1 αυτού του Κώδικα, για τις αρμοδιότητες και τα επίπεδα που θα αναφέρονται στα πιστοποιητικά και στις θεωρήσεις.

.3 οι υποψήφιοι θα έχουν ολοκληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία κατάλληλη για την εκτέλεση των καθηκόντων και επιπέδων που θα αναφέρονται στο πιστοποιητικό. Η ελάχιστη διάρκεια της θαλάσσιας υπηρεσίας θα είναι ισοδύναμη με τη διάρκεια της θαλάσσιας υπηρεσίας που ορίζεται στα κεφάλαια II και III του παρόντος Παραρτήματος. Εν τούτοις, η ελάχιστη διάρκεια της θαλάσσιας υπηρεσίας δεν θα είναι μικρότερη από αυτή που ορίζεται στο μέρος A-VII/2 του Κώδικα STCW.

.4 οι υποψήφιοι για πιστοποίηση που πρόκειται να εκτελέσουν καθήκοντα ναυσιπλοιας σε επιχειρησιακό επίπεδο θα πληρούν τις ισχύουσες απαιτήσεις των κανονισμών του κεφαλαίου IV, κατά περίπτωση, για την εκτέλεση των καθορισμένων καθηκόντων ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών και

.5 τα πιστοποιητικά θα εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού I/9 και τις διατάξεις που καθορίζονται στο κεφάλαιο VII του Κώδικα STCW.

2 Δεν θα εκδοθεί πιστοποιητικό σύμφωνα με αυτό το κεφάλαιο εκτός εάν το Μέρος έχει δώσει πληροφορίες στον Οργανισμό σύμφωνα με το άρθρο IV και τον κανονισμό I/7.

Κανονισμός VII/2

Πιστοποίηση ναυτικών

1 Κάθε ναυτικός που εκτελεί οποιοδήποτε καθήκον ή ομάδα καθηκόντων που καθορίζονται στους πίνακες A-II/1, A-II/2, A-II/3 ή A-II/4 του κεφαλαίου II ή των πινάκων A-III/1, A-III/2, A-III/4 του κεφαλαίου III ή A-IV/2 του κεφαλαίου IV του κώδικα STCW θα κατέχει κατάλληλο πιστοποιητικό.

Κανονισμός VII/3

Αρχές που διέπουν την έκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών

1 Οποιοδήποτε Μέρος επιλέγει να εκδώσει ή να εξουσιοδοτεί την έκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών θα εξασφαλίσει ότι τηρούνται οι παρακάτω αρχές:

.1 δεν θα εφαρμόζεται κανένα σύστημα εναλλακτικής πιστοποίησης εκτός εάν εξασφαλίζει βαθμό ασφαλείας στην θάλασσα και έχει προληπτική σημασία όσον αφορά την ρύπανση τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό που προβλέπεται στα άλλα κεφάλαια και

.2 οποιαδήποτε ρύθμιση για εναλλακτική πιστοποίηση που γίνεται σύμφωνα με αυτό το κεφάλαιο θα προβλέπει την ανταλλαξιμότητα πιστοποιητικών με εκείνα που εκδίδονται σύμφωνα με τα άλλα κεφάλαια.

2 Η αρχή της ανταλλαξιμότητας της παραγραφου 1 θα εξασφαλίζει ότι:

.1 πιστοποιούμενοι ναυτικοί σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των κεφαλαίων II και ή III και εκείνοι που πιστοποιήθηκαν σύμφωνα με το κεφάλαιο VII θα είναι σε θέση να υπηρετήσουν σε πλοία τα οποία διαθέτουν είτε παραδοσιακό είτε άλλους τύπους οργάνωσης και

.2 ναυτικοί δεν θα εκπαιδεύονται σε συγκεκριμένες διατάξεις που επικρατούν σε πλοίο κατά τέτοιο τρόπον που να βλάψει την δυνατότητα τους να χρησιμοποιήσουν τις ικανότητές τους αλλού.

3 Κατά την έκδοση οποιουδήποτε πιστοποιητικού σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του κεφαλαίου θα λαμβάνονται υπόψη οι παρακάτω αρχές.

.1 Η έκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών δεν θα χρησιμοποιηθεί αυτή καθ' αυτή:

.1 για να μειωθεί ο αριθμός των μελών του πληρώματος επί του πλοίου.

.2 για να μειώσει την ακεραιότητα του επαγγέλματος ή «να μειώσει τα προσόντα» των ναυτικών ή

.3 να δικαιολογήσει την ανάθεση συνδυασμένων καθηκόντων αξιωματικών φυλακής μηχανής και τήρησης φυλακής γεφύρας σε κάτοχο ενός και μόνου πιστοποιητικού κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε φυλακής και

.2 το άτομο που έχει την διοίκηση θα ορίζεται ως πλοίαρχος, και η νομική θέση και εξουσία του πλοιάρχου και άλλων δεν θα επηρεάζεται δυσμενώς από την εφαρμογή οποιασδήποτε ρύθμισης εναλλακτικής πιστοποίησης.

4. Οι αρχές που περιέχονται στις παραγράφους 1 και 2 αυτού του κανονισμού θα εξασφαλίζουν ότι διατηρείται η ικανότης τόσο των αξιωματικών καταστρώματος όσο και μηχανής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ

Κανονισμός VIII/1

Καταλληλότητα προς άσκηση καθηκόντων

Κάθε Αρχή, με σκοπό την πρόληψη κόπωσης :

.1 θα θεσπίσει και θέσει σε ισχύ διαστήματα ανάπαυσης για το προσωπικό που εκτελεί φυλακή και

.2 θα απαιτήσει όπως το σύστημα τήρησης φυλακών ρυθμίζεται κατά τέτοιο τρόπο ούτως ώστε η αποδοτικότητα όλου του προσωπικού που εκτελεί φυλακή να μην βλάπτεται λόγω κόπωσης και ότι τα καθήκοντα θα οργανώνονται κατά τέτοιο τρόπο ούτως ώστε οι εκτελούντες την πρώτη φυλακή κατά την έναρξη ταξιδίου και εκείνοι των επομένων φυλακών να επαρκώς αναπαυθεί και είναι από κάθε άποψη κατάλληλοι για να αναλάβουν καθήκοντα.

Κανονισμός VIII/2

Ρυθμίσεις τήρησης φυλακής και αρχές που πρέπει να τηρούνται

1 Οι Αρχές θα εφιστούν την προσοχή των εταιριών, πλοιάρχων, πρώτων μηχανικών και όλου του προσωπικού που εκτελεί φυλακή σε ότι αφορά τις απαιτήσεις, αρχές και οδηγίες, όπως καθορίζονται στον Κώδικα STCW, που πρέπει να λαμβάνονται υπ'όψη ώστε να εξασφαλισθεί ότι συνεχής ασφαλής φυλακή ή φυλακές, ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες και καταστάσεις, τηρούνται πάντοτε σε όλα τα ωκεανοπόρα πλοία.

2 Οι Αρχές θα απαιτούν όπως ο πλοίαρχος κάθε πλοίου εξασφαλίζει ότι οι ρυθμίσεις τήρησης φυλακής είναι επαρκείς για να διατηρηθεί ασφαλής φυλακή ή φυλακές, λαμβάνοντας υπόψη τις επικρατούσες συνθήκες και καταστάσεις και ότι υπό την γενική διεύθυνση του πλοιάρχου

.1 αξιωματικοί υπεύθυνοι φυλακής ναυσιπλοιας θα είναι υπεύθυνοι πάντοτε για την ασφαλή ναυσιπλοία του πλοίου κατά την διάρκεια εκτέλεσης των καθηκόντων, όταν θα είναι οι ίδιοι παρόντες στην γέφυρα ναυσιπλοιας ή ευρίσκονται σε χώρο που θα είναι άμεσα γειτνιάζων, όπως το δωμάτιο χαρτών ή η γέφυρα.

.2 χειρισταί ραδιοεπικοινωνιών θα είναι υπεύθυνοι για την τήρηση συνεχούς φυλακής ραδιοεπικοινωνιών σε κατάλληλες συχνότητες κατά την διάρκεια εκτέλεσης της υπηρεσίας.

.3 αξιωματικοί υπεύθυνοι φυλακής μηχανοστασίου, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κώδικα STCW και υπό την διεύθυνση του πρώτου μηχανικού, θα είναι άμεσα διαθέσιμοι και σε ετοιμότητα για παρακολούθηση των χώρων μηχανοστασίου και, όταν απαιτείται, θα είναι παρόντες στο χώρο μηχανών κατά την διάρκεια της περιόδου ευθύνης τους και

.4 κατάλληλη και αποτελεσματική φυλακή ή φυλακές τηρούνται πάντοτε με σκοπό την ασφάλεια, όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο ή παραβεβλημένο και, εάν το πλοίο φέρει επικίνδυνο φορτίο, για την οργάνωση τέτοιας φυλακής ή φυλακών θα λαμβάνεται σοβαρά υπόψη η φύση, ποσότητα, συσκευασία και στοιβασία του επικίνδυνου φορτίου και οι οποιεσδήποτε ειδικές συνθήκες που επικρατούν στο πλοίο στην θαλάσσια περιοχή ή στην ξηρά.

ΠΡΟΣΘΗΚΗ 2 ΣΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΤΗΣ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ 2

ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΙΟΘΕΤΗΣΕΙ την απόφαση 1 σχετικά με την αποδοχή των τροποποιήσεων το 1995 του παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών για τους Ναυτικούς, 1978

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την σπουδαιότητα καθιέρωσης υποχρεωτικών τυποποιημένων αναλυτικών προτύπων ικανότητας και άλλες υποχρεωτικές απαιτήσεις που είναι απαραίτητες ωστε να διασφαλιστεί ότι οι οι ναυτικοί εκπαιδεύονται και ασκούνται κατάλληλα, έχουν επαρκή εμπειρία, και είναι ικανοί να ασκήσουν τα καθήκοντά τους με τρόπο που διασφαλίζει την ασφάλεια της ζωής και της περιουσίας στην θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την αναγκαιότητα της έγκαιρης αλλαγής τέτοιων υποχρεωτικών προτύπων και προβλέψεων ώστε να ανταποκριθούμε αποτελεσματικά στις αλλαγές τεχνολογίας, λειτουργιών και πρακτικών και διαδικασιών που εφαρμόζονται επί των πλοίων,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠ ΟΨΙΝ οτι ένα μεγάλο ποσοστό ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης προκαλούνται από ανθρώπινα λάθη,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι ένας ασφαλής τρόπος μείωσης των κινδύνων που προκαλούνται από ανθρώπινα λάθη στην διαχείρηση των πλοίων είναι η εξασφάλιση των υψηλότερων κατά το δυνατό προτύπων εκπαίδευσης, πιστοποίησης και ικανότητας των ναυτικών που απασχολούνται σε αυτά τα πλοία,

ΕΠΙΘΥΜΟΝΤΑΣ να επιτύχουμε και να διατηρήσουμε το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας της ζωής και της περιουσίας στην θάλασσα και στο λιμάνι και να προστατεύσουμε το θαλάσσιο περιβάλλον,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΛΑΒΕΙ ΥΠ ΟΨΙΝ τον Κώδικα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών, που αποτελείται από το Μέρος Α - Υποχρεωτικά πρότυπα αναφορικά με τις προβλέψεις του παραρτήματος της σύμβασης STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε, και το Μέρος Β - Συνιστώμενες οδηγίες αναφορικά με τις προβλέψεις της Σύμβασης STCW 1978, όπως τροποποιήθηκεκαι κυκλοφόρησε σε όλα τα μέλη του Οργανισμού και τα Κράτη - Μέλη της Σύμβασης,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ότι ο κανονισμός I/1, παράγραφος 2, του αναθεωρημένου Παραρτήματος της Σύμβασης STCW του 1978 προβλέπει ότι το μέρος Α του Κώδικα STCW συμπληρώνει τους κανονισμούς του παραρτήματος της Σύμβασης και ότι οποιαδήποτε αναφορά σε κάποια απαίτηση κανονισμού αποτελεί επίσης και αναφορά στο αντίστοιχο τμήμα του Κώδικα STCW.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ:

.1 τον Κώδικα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακής Ναυτικών (STCW), Μέρος Α - Υποχρεωτικά πρότυπα αναφορικά με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος της Σύμβασης STCW του 1978, όπως αναθεωρήθηκε, που εμφανίζεται στο παράρτημα 1 της παρούσας απόφασης

.2 τον Κώδικα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακής (STCW), μέρος Β - Συνιστώμενες δοηγίες αναφορικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε, και του Παραρτήματός της, που εμφανίζεται στο παράρτημα 2 της παρούσας απόφασης

2. ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΖΕΙ:

.1 ότι οι προβλέψεις του τμήματος Α του Κώδικα STCW θα τεθούν σε ισχύ για κάθε Κράτος Μέλος της Σύμβασης STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε, την ίδια ημερομηνία και με το ίδιο τρόπο όπως οι τροποποιήσεις αυτής της Σύμβασης που υιοθετήθηκαν από την Συνέλευση

.2 οτι συνιστά ότι οι οδηγίες του τμήματος Β της σύμβασης STCW θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν από όλα τα Κράτη Μέλη της Σύμβασης STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε, από την ημερομηνία εφαρμογής ττων τροποποιήσεων αυτής που θιοθετήθηκαν από την Συνέλευση

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό:

.1 να τηρεί τις προβλέψεις των τμημάτων Α και Β του Κώδικα STCW υπό αναθεώρηση και να συμβουλεύεται, όπου είναι απαραίτητο, τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, την Διεθνή Ενωση Τηλεπικοινωνιών και τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας και να αναφέρει την αναγκαιότητα κάθε μελοντικής τροποποίησης στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας για εξέταση και υιοθέτηση όπου απαιτείται

.2 να κοινοποιήσει αυτή την απόφαση και κάθε μελοντική τροποποίηση που μπορεί να υιοθετηθεί, σε όλα τα Κράτη Μέλη της Σύμβασης STCW.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ STCW

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το μέρος αυτό του Κώδικα STCW περιέχει υποχρεωτικές διατάξεις για τις οποίες γίνεται συγκεκριμένη μνεία στο Παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακής για Ναυτικούς του 1978, όπως τροποποιήθηκε, και που στο εξής θα αναφέρεται ως η Σύμβαση STCW. Οι διατάξεις περιέχουν λεπτομερώς τα ελάχιστα απαιτούμενα πρότυπα που απαιτείται να τηρούνται από τα Μέρη προκειμένου να είναι δυνατή η πλήρης και τελεία εφαρμογή της Σύμβασης.

2. Επίσης, στο μέρος αυτό περιέχονται τα πρότυπα ικανότητας που απαιτείται να επιδεικνύονται από τους υποψηφίους για την χορήγηση και ανανέωση των πιστοποιητικών ικανότητας σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW. Για να διευκρινιστεί σαφώς ή σχέση μεταξύ των διατάξεων περί εναλλακτικής πιστοποίησης του κεφαλαίου VII και των διατάξεων πιστοποίησης των κεφαλαίων II, III και IV, οι ικανότητες που καθορίζονται στα πρότυπα ικανότητας ομαδοποιούνται ανάλογα στους παρακάτω επτά τομείς καθηκόντων :

.1 Ναυσιπλοία

.2 Χειρισμός φορτίου και στοιβασία

.3 Έλεγχος λειτουργίας του πλοίου και μέριμνα επιβαινόντων

.4 Ναυτική Μηχανολογία

.5 Ηλεκτρολογία, ηλεκτρονικά και έλεγχος

.6 Επισκευή και συντήρηση

.7 Ραδιοεπικοινωνίες

στα εξής επίπεδα ευθύνης

.1 Επίπεδο Διοίκησης.

.2 Επίπεδο Επιχειρησιακό.

.3 Επίπεδο υποστήριξης.

Καθήκοντα και επίπεδα ευθύνης ορίζονται με υπότιτλο στους πίνακες περί προτύπων ικανότητας που παρατίθενται στα κεφάλαια II, III και IV, αυτού του μέρους. Ο αντικειμενικός σκοπός κάθε καθήκοντος σε οποιοδήποτε επίπεδο ευθύνης αναφέρεται στους υποτίτλους ορίζεται από τις ικανότητες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα αυτού. Η έννοια του «καθήκοντος» και του «επιπέδου ευθύνης « ορίζεται στην γενική ορολογία στο Μέρος Α-I/1 παρακάτω.

Η αρίθμηση των τμημάτων αυτού του μέρους είναι αντίστοιχη με την αρίθμηση των κανονισμών που περιέχονται στο Παράρτημα της Σύμβασης STCW. Το κείμενο των τμημάτων αυτού του μέρους μπορεί να διαιρεθεί σε αριθμημένα υποτμήματα και παραγράφους, αλλά αυτή η αρίθμηση ισχύει αποκλειστικά και μόνο γι΄αυτό το κείμενο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Μέρος Α-Ι/1

Ορισμοί και διευκρινίσεις

1. Οι ορισμοί και διευκρινίσεις που περιέχονται στο άρθρο ΙΙ του κανονισμού Ι/1 ισχύουν εξ ίσου στους όρους που χρησιμοποιούνται στα μέρη Α και Β αυτού του Κώδικα. Πρόσθετα, οι παρακάτω συμπληρωματικοί ορισμοί ισχύουν μόνο για αυτό τον Κώδικα.

.1 «Πρότυπο ικανότητας» σημαίνει το επίπεδο ικανότητας που πρέπει να επιτευχθεί για την σωστή εκτέλεση των καθηκόντων στο πλοίο σύμφωνα με τα διεθνώς συμφωνηθέντα κριτήρια όπως ορίζονται εδώ και ενσωματώνουν τα οριζόμενα πρότυπα ή επίπεδα γνώσεων, κατανόησης και δεικνυομένων δεξιοτήτων.

.2 « Διοικητικό επίπεδο» σημαίνει το επίπεδο ευθύνης που σχετίζεται με :

.2.1 την υπηρεσία ως πλοίαρχος, ύπαρχος, πρώτος μηχανικός ή δεύτερος μηχανικός σε ωκεανοπόρο πλοίο και

.2.2 την εξασφάλιση ότι όλα τα καθήκοντα εντός της καθορισμένης περιοχής ευθύνης εκτελούνται κανονικά.

.3 «Επιχειρησιακό επίπεδο» σημαίνει το επίπεδο ευθύνης που σχετίζεται με :

.3.1 την υπηρεσία σαν αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής γεφύρας ή μηχανοστασίου ή σαν οριζόμενος αξιωματικός υπηρεσίας σε περιοδικά ανεπάνδρωτο μηχανοστάσιο ή σαν χειριστής ραδιοεπικοινωνιών σε ωκεανοπόρο πλοίο και

.3.2 την διατήρηση άμεσου ελέγχου στην εκτέλεση όλων των καθηκόντων συγκεκριμένης περιοχής ευθύνης σύμφωνα με τις κατάλληλες διαδικασίες και υπό την διεύθυνση ατόμου που υπηρετεί σε διοικητικό επίπεδο στην συγκεκριμένη περιοχή ευθύνης.

.4 «Επίπεδο υποστήριξης» σημαίνει το επίπεδο ευθύνης που σχετίζεται με την εκτέλεση ανατεθέντων εργασιών, καθηκόντων ή ευθυνών σε ωκεανοπόρο πλοίο υπό την διεύθυνση ατόμου που υπηρετεί σε επιχειρησιακό ή διοικητικό επίπεδο.

.5 «Κριτήριά αξιολόγησης» ειναι οι εγγραφές που εμφανίζονται στην στήλη 4 των πινάκων περί «Προδιαγραφών Ελάχιστων Προτύπων Ικανότητας» του μέρους Α και παρέχουν τα μέσα στον αξιολογητή να κρίνει κατά πόσον ένας υποψήφιος μπορεί να εκτελεί τις σχετικές εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες και

.6 «Ανεξάρτητη αξιολόγηση» σημαίνει αξιολόγηση από άτομα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, και που είναι ανεξάρτητα από ή βρίσκονται εκτός της μονάδας ή δραστηριότητας που πρόκειται να αξιολογηθεί, για να αξακριβώσουν ότι οι διοικητικές και λειτουργικές διαδικασίες σε όλα τα επίπεδα διαχειρίζονται, οργανώνονται, αναλαμβάνονται και παρακολουθούνται εσωτερικά προκειμένου να εξασφαλισθεί η καταλληλότης τους για τον επιδιωκόμενο σκοπό και την επίτευξη των καθορισθέντων αντικειμενικών σκοπών.

Μέρος Α-I/2

Πιστοποιητικά και οπισθογραφήσεις

1 Οπου, όπως προβλέπεται στον κανονισμό I/2, παράγραφος 4, η απαιτούμενη θεώρηση από το άρθρο VI της Σύμβασης ενσωματώνεται στο κείμενο του ίδιου του πιστοποιητικού, το πιστοποιητικό θα εκδίδεται σύμφωνα με τον τύπο που ακολουθεί, με την προϋπόθεση ότι οι λέξεις «ή έως την ημερομηνία λήξης οποιασδήποτε παράτασης ισχύος του πιστοποιητικού αυτού που ενδεχομένως φαίνεται στην επόμενη σελίδα» θα εμφανίζονται στην πρώτη σελίδα του εντύπου και οι διατάξεις καταχώρησης της παράτασης ισχύος που εμφανίζονται στο πίσω μέρος του εντύπου θα παραλείπονται όπου απαιτείται αντικατάσταση του πιστοποιητικού όταν λήξει. Οδηγίες σχετικά με την συμπλήρωση του εντύπου δίδονται στο μέρος Β-I/2 αυτού του Κώδικα.

(ΧΩΡΑ)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ,ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟΥ 1978, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 1995

Η Κυβέρνηση της............................πιστοποιεί ότι ο .... ευρέθη να διαθέτει τα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού ....της ανωτέρω Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε, και ευρέθη ότι είναι ικανός να εκτελεί τα παρακάτω στα καθήκοντα επίπεδα που καθορίζονται, υποκείμενος στους περιορισμούς που εμφαίνονται μέχρι ....ή μέχρι την ημερομηνία λήξης οποιασδήποτε παράτασης της ισχύος αυτού του πιστοποιητικού όπως μπορεί να εμφαίνεται στην πίσω σελίδα.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΕΠΙΠΕΔΟ	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Ο νόμιμος κάτοχος αυτού του πιστοποιητικού μπορεί να υπηρετεί υπό την κατωτέρω ειδικότητα ή ειδικότητες που καθορίζονται στις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Πιστοποιητικό υπ' αριθμ. ....εκδόθηκε την .... (Επίσημη σφραγίδα)

(Επίσημη Σφραγίδα)

Υπογραφή κατάλληλα
εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου
αξιωματουχου

Το πρωτότυπο αυτού του πιστοποιητικού πρέπει να είναι διαθέσιμο σύμφωνα με τον κανονισμό I/2 παράγραφος 9 της Σύμβασης ενώ υπηρετεί στο πλοίο.

Ημερομηνία γέννησης του κατόχου του πιστοποιητικού ....
Υπογραφή κατόχου του πιστοποιητικού ....

Φωτογραφία κατόχου του πιστοποιητικού

Η ισχύς αυτού του πιστοποιητικού παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία Ανανέωσης ------------------

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Η ισχύς αυτού του πιστοποιητικού παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία Ανανέωσης----------------

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

2. Με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου 1, το έντυπο που χρησιμοποιείται για να βεβαιώσει την έκδοση πιστοποιητικού θα είναι οπως αυτό που φαίνεται παρακάτω, με την προϋπόθεση ότι οι λέξεις «ή έως την ημερομηνία λήξης οποιασδήποτε ανανέωσης της ισχύος αυτής της θεώρησης που μπορεί να εμφαίνεται στην πίσω σελίδα» θα εμφανίζονται στην πρώτη σελίδα του εντύπου και οι διαταξείς καταχώρησης της παράτασης της ισχύος που παρατίθενται στην τελευταία σελίδα του εντύπου θα παραλείπονται όπου η θεώρηση πρέπει να αντικατασταθεί όταν λήξει. Οδηγίες όσον αφορά την συμπλήρωση του εντύπου δίδονται στο μέρος Β-Ι/2 αυτού του Κώδικα.

(ΧΩΡΑ)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΟΥ ΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟΥ 1978 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 1995

Η Κυβέρνηση της ....πιστοποιεί ότι το πιστοποιητικό υπ. αριθ....................έχει εκδοθεί στον ....ο οποίος ευρέθη να διαθέτει τα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού............της ανωτέρω Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε, και ευρέθη ικανός να εκτελεί τις παρακάτω καθήκοντα, στα επίπεδα που καθορίζονται υποκείμενος στους όποιους περιορισμούς που παρατίθενται μέχρι την ....ή μέχρι την ημερομηνία λήξης οποιασδήποτε παράτασης της ισχύος αυτής της οπισθογράφισης που μπορεί να εφαίνεται στην πίσω σελίδα:

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΕΠΙΠΕΔΟ	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Ο νόμιμος κάτοχος αυτού του πιστοποιητικού μπορεί να υπηρετεί υπό την κατωτέρω ειδικότητα ή ειδικότητες που καθορίζεται στις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Οπισθογράφηση υπ.αριθμ. ....εκδόθηκε την ....
(Επίσημος σφραγίς)

Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματουχου

Το πρωτότυπο αυτής της θεώρησης πρέπει να είναι διαθέσιμο σύμφωνα με τον κανονισμό I/2, παράγραφος 9 της Σύμβασης ενώ υπηρετεί στο πλοίο.

Ημερομηνία γέννησης του κατόχου του πιστοποιητικού ....
Υπογραφή κατόχου του πιστοποιητικού ....

Φωτογραφία κατόχου του πιστοποιητικού

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία Ανανέωσης ——————

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία Ανανέωσης ——————

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

3. Το έντυπο που χρησιμοποιείται για να πιστοποιήσει την αναγνώριση ενός πιστοποιητικού θα είναι όπως εμφαίνεται πιο κάτω, με εξαίρεση ότι οι λέξεις «ή έως την ημερομηνία λήξης οποιασδήποτε παράτασης της ισχύος αυτής της θεώρησης που μπορεί να φαίνεται στην πίσω σελίδα» που εμφανίζεται στην πρώτη σελίδα του εντύπου και οι διατάξεις καταγραφής της ανανέωσης της ισχύος που εμφανίζεται στην πίσω σελίδα του εντύπου θα παραλείπονται όταν η θεώρηση πρέπει να αντικατασταθεί όταν λήξει. Οδηγίες όσον αφορά την συμπλήρωση του εντύπου περιέχονται στο μέρος Β-Ι/2 αυτού του Κώδικα.

(ΧΩΡΑ)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΟΥ ΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟΥ 1978 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 1995

Η Κυβέρνηση της ....πιστοποιεί ότι το Πιστοποιητικό υπ.αριθμ. ....που εκδόθηκε στον ....από ή για λογαριασμό της Κυβέρνησης της ....είναι αναγνωρισμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού I/10 της παραπάνω Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε, και ο νόμιμος κάτοχος εξουσιοδοτείται να εκτελεί τις παρακάτω καθήκοντα στα επίπεδα που καθορίζονται, υπό τους περιορισμούς που μνημονεύονται έως την ....ή έως την ημερομηνία λήξης της οποιασδήποτε παράτασης της ισχύος αυτής της θεώρησης όπως μπορεί να εμφαίνεται στην πίσω σελίδα.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΕΠΙΠΕΔΟ	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Ο νόμιμος κάτοχος αυτής της θεώρησης μπορεί να υπηρετήσει υπο την παρακάτω ειδικότητα ή ειδικότητες που ορίζονται στις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης από την Αρχή.

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Θεώρηση υπ.αριθμ. ....εκδόθηκε την ....
(Επίσημη σφραγίδα)

....
Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

....
Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Το πρωτότυπο αυτής της θεώρησης πρέπει να είναι διαθέσιμο σύμφωνα με τον κανονισμό I/2 παράγραφος 9 της Σύμβασης ενώ υπηρετεί στο πλοίο.

Ημερομηνία γέννησης του κατόχου του πιστοποιητικού ....
Υπογραφή του κατόχου του πιστοποιητικού ....

Φωτογραφία κατόχου του πιστοποιητικού

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία ανανέωσης...............................

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία ανανέωσης ....

Ονομα κατάλληλα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

4. Κατά την χρήση τύπων που μπορεί να είναι διαφορετικοί αυτών που καθορίζονται σε αυτό το μέρος, σύμφωνα με τον κανονισμό I/2, παράγραφος 8, τα Μέρη θα εξασφαλίσουν ότι σε όλες τις περιπτώσεις:

.1 όλες οι πληροφορίες που έχουν σχέση με την ταυτότητα και την προσωπική περιγραφή του κατόχου, περιλαμβανομένου του ονόματος, ημερομηνίας γέννησης, φωτογραφίας και υπογραφής καθώς επίσης και η ημερομηνία έκδοσης του εγγράφου θα παρατίθενται στην ίδια σελίδα των εγγράφων και

.2 όλες οι πληροφορίες που αναφέρονται στην ειδικότητα ή ειδικότητες υπό τις οποίες ο κάτοχος δικαιούται να υπηρετεί σύμφωνα με τις εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής καθώς και οι όποιοι περιορισμοί θα παρατίθενται εμφανώς και θα εντοπίζονται εύκολα.

Μέρος Α-Ι/3

Αρχές που διέπουν παράκτιους πλόες

(δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος Α-Ι/4

Διαδικασίες ελέγχου

1. Η διαδικασία οποιασδήποτε αξιολόγησης που προβλέπεται στον κανονισμό Ι/4, παράγραφος 1.3 που είναι αποτέλεσμα συμβάντων που αναφέρονται εκεί θα έχει την μορφή εξακρίβωσης του γεγονότος ότι μέλη του πληρώματος, που απαιτείται να διαθέτουν επαγγελματικές ικανότητες, διαθέτουν πραγματικά τις απαραίτητες ικανότητες που είναι σχετικές με το αντίστοιχο συμβάν.

2. Πρέπει να έχουμε κατά νού, όταν πραγματοποιείται η αξιολόγηση, ότι οι διαδικασίες επί του πλοίου είναι συναφές με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) και ότι οι διαδικασίες αυτής της Σύμβασης περιορίζονται στην ικανότητα ασφαλούς εκτέλεσης των συγκεκριμένων διαδικασιών.

3. Οι διαδικασίες ελέγχου σύμφωνα με αυτή την Σύμβαση θα περιορίζονται στα πρότυπα ικανότητας κάθε ενός ναυτικού που επιβαίνει στο πλοίο και τις δεξιότητες τους που είναι σχετικές με την τήρηση φυλακής όπως ορίζεται στο μέρος Α του Κώδικα. Η αξιολόγηση ικανότητας στο πλοίο θα αρχίζει με τον έλεγχο των πιστοποιητικών των ναυτικών.

4. Εκτός από τον έλεγχο του πιστοποιητικού, η αξιολόγηση σύμφωνα με τον κανονισμό Ι/4 παράγραφο 1.3 μπορεί να απαιτεί από τον ναυτικό να επιδείξει την σχετική ικανότητα στο χώρο εκτέλεσης των καθηκόντων του. Τέτοια επίδειξη μπορεί να περιλαμβάνει την εξακρίβωση ότι οι επιχειρησιακές απαιτήσεις ικανοποιούνται και ότι υπάρχει η κατάλληλη ανταπόκριση σε καταστάσεις ανάγκης ανάλογα με το επίπεδο ικανότητος του ναυτικού.

5. Στην αξιολόγηση θα χρησιμοποιούνται μόνο οι μέθοδοι επίδειξης ικανότητος και τα κριτήρια εκτίμησης της και το φάσμα των προτύπων που δίδονται στο μέρος Α αυτού του Κώδικα.

Μέρος Α-Ι/5

Εθνικές διατάξεις

Οι διατάξεις του κανονισμού Ι/5 δεν θα ερμηνεύονται ότι παρεμποδίζουν τον καταμερισμό εργασιών για εκπαίδευση υπό επίβλεψη ή σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας.

Μέρος Α-Ι/6

Εκπαίδευση και αξιολόγηση

1. Κάθε Κράτος μέλος θα εξασφαλίσει ότι όλη η εκπαίδευση και αξιολόγηση των ναυτικών για πιστοποίηση σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση είναι:

.1 δομημένη σύμφωνα με γραπτά προγράμματα.που περιλαμβάνουν μεθόδους και τρόπους παράδοσης, διαδικασίες και υλικό μάθησης που είναι απαραίτητα για να εξασφαλισθεί το καθορισμένο επίπεδο ικανότητας και

.2 πραγματοποιείται, επιτηρείται, αξιολογείται και υποστηρίζεται από προσόντα σύμφωνα με τις παραγράφους 4,5 και 6

2. Πρόσωπα που πραγματοποιούν εκπαίδευση ή αξιολόγηση ναυτικών σε πλοίο θα εκτελούν μόνο αυτές τις διαδικασίες όταν τέτοια εκπαίδευση ή αξιολόγηση δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην κανονική λειτουργία του πλοίου και υπάρχει δυνατότητα να αφιερώσουν τον χρόνο και προσοχή τους σε εκπαίδευση ή αξιολόγηση.

Προσόντα εκπαιδευτών, εποπτών και αξιολογούντων

Τα ακόλουθα πρότυπα εκπαίδευενσης ΙΜΟ μπορούν να βοηθήσουν στην ετοιμασία των κύκλων εκπαίδευσης.
.1 ΙΜΟ πρότυπη σειρά 6.09 - Εκπαίδευση εκπαιδευτικών.
.2 ΙΜΟ πρότυπη σειρά 3.12 - Εξέταση και πιστοποίηση ναυτικών.

3. Κάθε Κράτος Μέλος θα εξασφαλίσει ότι οι εκπαιδευτές, επόπτες και αξιολογούντες έχουν τα κατάλληλα προσόντα για τους συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα εκπαίδευσης ή αξιολόγησης ικανότητας των ναυτικών είτε στο πλοίο είτε στην ξηρά, όπως απαιτείται από την Σύμβαση, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του μέρους.

Εκπαίδευση κατά την υπηρεσία

4. Οποιο πρόσωπο εκτελεί εκπαίδευση ναυτικού εν υπηρεσία, είτε στο πλοίο είτε στην ξηρά, που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σαν προσόν για πιστοποίηση σύμφωνα με αυτή την Σύμβαση:

.1 θα πρέπει να έχει αφομοιώσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης και να έχει κατανοήσει τους συγκεκριμένους αντικειμενικούς σκοπούς της εκπαίδευσης για τον συγκεκριμένο τύπο εκπαίδευσης που πραγματοποιείται,

.2 να έχει τα προσόντα για την εργασία για την οποία πραγματοποιείται εκπαίδευση, και

.3 εάν πραγματοποιεί εκπαίδευση χρησιμοποιώντας προσομοιωτή να

.3.1 έχει λάβει κατάλληλες οδηγίες σε τεχνικές εκπαίδευσης οδηγίες που αφορούν την χρήση προσομοιωτών, και

.3.2 έχει αποκτήσει πρακτική επιχειρησιακή πείρα στον συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτή που χρησιμοποιείται.

5. Κάθε πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για την επίβλεψη επι του πλοίου εκπαίδευσης ναυτικού εν υπηρεσία, που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν προσόν για πιστοποίηση σύμφωνα με την Σύμβαση, θα πρέπει να έχει κατανοήσει πλήρως τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τους συγκεκριμένους αντικειμενικούς σκοπούς για κάθε τύπο εκπαίδευσης που πραγματοποιείται.

Αξιολόγηση ικανότητας

6 Οποιο άτομο πραγματοποιεί αξιολόγηση ικανότητας κατά την υπηρεσία ναυτικού, είτε στο πλοίο είτε στην ξηρά. που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν προσόν για πιστοποίηση σύμφωνα με την Σύμβαση:

.1 θα διαθέτει κατάλληλο επίπεδο γνώσεων και κατανόησης της ικανότητας που πρόκειται να αξιολογηθεί,

.2 θα διαθέτει τα απαιτούμενα προσόντα για την εργασία για την οποία πραγματοποιείται η αξιολόγηση,

.3 θα έχει λάβει τις κατάλληλες οδηγίες όσον αφορά τις μεθόδους και πρακτικές αξιολόγησης,

.4 θα έχει αποκτήσει πρακτική εμπειρία αξιολόγησης, και

.5 εάν πραγματοποιεί αξιολόγηση κάνοντας χρήση προσομοιωτών, θα έχει πρακτική εμπειρία αξιολόγησης στον συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτού υπό την επιτήρηση και σε βαθμό που θα ικανοποιεί έμπειρο αξιολογούντα.

Εκπαίδευση και αξιολόγιση σε εκπαιδευτικό ίδρυμα

7. Κάθε Μέρος το οποίο αναγνωρίζει κύκλο σπουδών εκπαίδευσης, εκπαιδευτικό ίδρυμα, ή αποδεικτικό που απονέμεται από εκπαιδευτικό ίδρυμα, σαν μέρος των απαιτήσεών του για την έκδοση πιστοποιητικού που απαιτείται από την Σύμβαση, θα εξασφαλίσει ότι τα προσόντα, και η πείρα των εκπαιδευτών και αξιολογούντων καλύπτονται κατα την εφαρμογή των διατάξεων των προτύπων ποιότητας του μέρους Α-Ι/8. Τέτοια προσόντα, πείρα και εφαρμογή των προτύπων ποιότητας θα περιλαμβάνουν την κατάλληλη εκπαίδευση σε τεχνικές εκμάθησης και μεθόδους εκπαίδευσης, αξιολόγισης και πρακτικής, και θα συμμορφώνονται πλήρως με τις ισχύουσες απαιτήσεις των παραγράφων 4 έως 6.

ΜΕΡΟΣ Α-Ι/7

Ανακοίνωση πληροφοριών

1. Οι πληροφορίες που απαιτούνται από τον κανονισμό Ι/7 παράγραφο 1 θα ανακοινώνονται στο Γενικό Γραμματέα με τους τύπους που καθορίζονται στην παράγραφο 2 παρακάτω:

2. Μέχρι την 1 Αυγούστου 1998, η εντός ενός ημερολογιακού έτους από τη θέση σε ισχύ του κανονισμού Ι/7 οποιοδήποτε εξ αυτών είναι το μεταγενέστερο για το ενδιαφερόμενο Μέρος, κάθε Μέρος θα αναφέρει τα μέτρα που έχει λάβει προκειμένου να τεθεί σε πλήρη ισχύ η Σύμβαση. Η αναφορά αυτή θα περιλαμβάνει τα παρακάτω:

.1 το όνομα. ταχυδρομική διεύθυνση και αριθμούς τηλεφώνου και συσκευής τηλεμοιοτυπίας και οργανόγραμμα του υπουργείου, τμήματος ή κυβερνητικού φορέα που είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή της Σύμβασης,

.2 συνοπτική εξήγηση των νομικών και διοικητικών μέτρων που προβλέπονται και έχουν ληφθεί για να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση, ιδιαίτερα με τους κανονισμούς Ι/6 και Ι/9,

.3 σαφή δήλωση όσον αφορά τις πολιτικέςς που έχουν υιοθετηθεί σχετικά με την μόρφωση, εκπαίδευση, εξέταση, αξιολόγηση ικανότητας και έκδοση πιστοποιητικών,

.4 σύντομη περίληψη των κύκλων σπουδών και προγραμμάτων εκπαίδευσης, των εξετάσεων και αξιολογήσεων που προβλέπονται για κάθε πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με την Σύμβαση.

.5 σύντομη περιγραφή των διαδικασιών που ακολουθούνται για την εξουσιοδότηση, αναγνώριση ή έγκριση εκπαίδευσης και εξετάσεων, καθορισμό υγειονομικής καταλληλότητας και ικανότητας, που απαιτούνται από την Σύμβαση, τις συνθήκες που αναφέρονται σε αυτή και κατάλογος των εξουσιοτησεων, αποδοχών και εγκρίσεων που εδόθησαν,

.6 σαφή περίληψη των διαδικασιών που ακολουθούνται για απονομή εξαιρέσεων σύμφωνα με το άρθρο VIII της Σύμβασης και

.7 τα αποτελέσματα της σύγκρισης που πραγματοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό I/11 και σαφή περιγραφή της εκπαίδευσης επιμόρφωσης και εκσυγχρονισμού γνώσεων που απαιτείται.

3. Κάθε Κράτος μέλος εντός έξι μηνών:

.1 κατά την διατήρηση ή υιοθέτηση των όποιων ισοδυνάμων ρυθμίσεων μόρφωσης ή εκπαίδευσης σύμφωνα με το άρθρο IX, θα δίνει πλήρη περιγραφή αυτών των ρυθμίσεων.

.2 κατά την αναγνώριση πιστοποιητικών που εκδόθηκαν από άλλο Μέρος θα υποβάλλει αναφορά που περιληπτικά θα περιγράφει τα μέτρα που λαμβάνονται για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τον κανονισμό I/10, και

.3 κατά την έγκριση απασχόλησης ναυτικών που διαθέτουν εναλλακτικά πιστοποιητικά που εκδόθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό VII/1 σε πλοία που φέρουν την σημαία του, θα στέλνει στο Γενικό Γραμματέα δείγμα εγγράφου όσον αφορά τον τύπο των εγγράφων ασφαλούς επάνδρωσης που εκδόθηκαν για αυτά τα πλοία.

4. Κάθε Κράτος Μέλος θα αναφέρει τα αποτελέσματα κάθε αξιολόγησης που πραγματοποιείται σύμφωνα με τον κανονισμό I/8 παράγραφος 2 εντός έξι μηνών από την ολοκλήρωσή της, αυτή δε η αναφορά θα περιγράφει τις καθορισμένες αρμοδιότητες των αξιολογητών, τα προσόντα τους και την πείρα τους, την ημερομηνία και το φάσμα της αξιολόγησης, τις ελλείψεις που εντοπίσθηκαν και τα μέτρα αποκατάστασης που συνιστώνται και πραγματοποιούνται.

5. Ο Γενικός Γραμματέας θα τηρεί κατάλογο των αρμόδιων προσώπων που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας, που περιλαμβάνει επίσης αρμόδια πρόσωπα που είναι διαθέσιμα ή συνιστώνται από τα Μέρη, που μπορεί να κληθούν να βοηθήσουν στην προετοιμασία της αναφοράς που απαιτείται από τον κανονισμό I/7, παράγραφος 2. Αυτά τα άτομα θα είναι συνήθως διαθέσιμα κατά την διάρκεια των σχετικών συνόδων της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας η των υπαγομένων σε αυτή φορέων αλλά δεν είναι απαραίτητο να εκτελούν την εργασία τους αποκλειστικά κατά την διάρκεια αυτών των συνόδων.

6. Σε σχέση με τον κανονισμό I/7, παράγραφος 2, τα αρμόδια πρόσωπα θα είναι γνώστες των απαιτήσεων της Σύμβασης και τουλάχιστον ένα από αυτά θα έχει γνώση του συστήματος εκπαίδευσης και πιστοποίησης του ενδιαφερομένου Μέρους.

7. Οποιαδήποτε συνάντηση των αρμοδίων ατόμων:

.1 θα πραγματοποιείται κατά την κρίση του Γενικού Γραμματέα

.2 θα αποτελείται από περιττό αριθμό μελών που συνήθως δεν θα υπερβαίνει τα 5 άτομα.

.3 θα ορίζει τον δικό της πρόεδρο και

.4 θα δίδει στον Γενικό Γραμματέα την σύμφωνη γνώμη των μελών της, η αν δεν καταλήξει σε συμφωνία, τις απόψεις τόσο της πλειοψηφίας όσο και της μειοψηφίας.

8. Τα αρμόδια πρόσωπα, σε εμπιστευτική βάση, θα εκθέτουν γραπτά τις απόψεις τους σχετικά με την:

.1 σύγκριση των γεγονότων που αναφέρονται στις πληροφορίες που παρέχονται στο Γενικό Γραμματέα από το Μέρος σε σχέση με όλες τις συνάφεις απαιτήσεις της Σύμβασης.

.2 την αναφορά οποιασδήποτε σχετικής αξιολόγησης που υποβάλλεται σύμφωνα με τον κανονισμό I/8, παράγραφος 3, και

.3 οποιεσδήποτε πρόσθετες πληροφορίες δίδονται από το Μέρος

9. Κατά τη σύνταξη της αναφοράς, προς την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, που απαιτείται από τον κανονισμό I/7 παράγραφος 2 ο Γενικός Γραμματέας.

.1 θα ζητήσει και θα λάβει υπόψη τις απόψεις των αρμόδιων προσώπων που επιλέγησαν από τον κατάλογο που συντάχθηκε σύμφωνα με την παράγραφο 5,

.2 θα ζητήσει διευκρίνιση όταν αυτό είναι απαραίτητο από το Μέρος για οποιοδήποτε θέμα που σχετίζεται με τις πληροφορίες που δίδονται σύμφωνα με τον κανονισμό I/7 παράγραφος 1, και

.3 θα εντοπίζει οποιαδήποτε περιοχή για την οποία το Μέρος ενδεχομένως έχει ζητήσει βοήθεια για την εφαρμογή της Σύμβασης.

10. Το ενδιαφερόμενο Μέρος θα ενημερωθεί για τις ρυθμίσεις όσον αφορά συναντήσεις των αρμοδίων προσώπων, και οι αντιπρόσωποί του δικαιούνται να παρίσταται για να διευκρινήσουν οποιοδήποτε θέμα σχετίζεται με τις πληροφορίες που έχουν δοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό I/7, παράγραφος 1

11. Εάν ο Γενικός Γραμματέας δεν είναι σε θέση να υποβάλλει την αναφορά που προβλέπεται από την παράγραφο 2 του κανονισμού I/7, το ενδιαφερόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας να λάβει τα μέτρα που προβλέπονται από την παράγραφο 3 του κανονισμού I/7, λαμβάνοντας υπόψη τις πληροφορίες που υποβάλλονται σύμφωνα με αυτό το μέρος και τις απόψεις που εκφράζονται σύμφωνα με τις παραγράφους 7 και 8.

ΜΕΡΟΣ Α-I/8

Πρότυπα Ποιότητας

Εθνικοί αντικειμενικοί σχοποί και πρότυπα ποιότητας

1. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίσει ότι οι αντικειμενικοί σκοποί εκπαίδευσης και άσκησης και τα σχετικά πρότυπα ικανότητας που είναι επιβεβλημένο να επιτευχθούν, προσδιορίζονται με σαφήνεια και καθορίζουν τα επίπεδα γνώσεων, κατανόησης και δεξιοτήτων που είναι κατάλληλα για τις εξετάσεις και αξιολογήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με την Σύμβαση. Οι αντικειμενικοί σκοποί και τα σχετικά πρότυπα ποιότητας μπορεί να καθορισθούν ξεχωριστά για διαφορετικούς κύκλους σπουδών και προγράμματα εκπαίδευσης και θα επιτρέπουν τον διοικητικό έλεγχο του συστήματος πιστοποίησης.

2. Το πεδίο εφαρμογής των προτύπων ποιότητος θα καλύπτει την διοίκηση του συστήματος πιστοποίησης, όλων των κύκλων σπουδών εκπαίδευσης και προγραμμάτων, εξετάσεων και αξιολογήσεων που πραγματοποιούνται από ή υπο την Αρχή του Μέρους και των προσόντων και πείρας που απαιτούνται για τους αξιολογούντες και εκπαιδευτές έχοντας υπόψη τις πολιτικές, συστήματα, ελέγχους και τις απαιτούμενες εσωτερικές ρυθμίσεις εξασφάλισης ποιότητας που έχουν οριστεί για να εξασφαλιστεί η επίτευξη των προσδιορισμένων αντικειμενικών σκοπών.

3. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίσει ότι, ανεξάρτητη αξιολόγηση των γνώσεων, κατανόησης, επιδεξιοτήτων και ικανότητας και των δραστηριοτήτων αξιολόγησης καθώς και του διοικητικού ελέγχου του συστήματος πιστοποίησης, πραγματοποιείται κατά χρονικά διαστήματα που δεν είναι μεγαλύτερα των πέντε ετών για να διαπιστωθεί ότι :

.1 Ολα τα μέτρα ελέγχου εσωτερικής διοίκησης και παρακολούθησης και οι παρεπόμενες ενέργειες είναι σύμφωνες με τις προγραμματισμένες ρυθμίσεις και τεκμηριωμένες διαδικασίες, και είναι αποτελεσματικές για την εξασφάλιση επίτευξης των ορισθέντων αντικειμενικών σκοπών.

.2 τα αποτελέσματα κάθε ανεξάρτητης αξιολόγησης τεκμηριώνονται και τίθενται υπόψη εκείνων που είναι υπεύθυνοι για τον τομέα που αξιολογείται και

.3 θα γίνονται εγκαίρως οι απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση των ελλείψεων

4. Η αναφορά της ανεξάρτητης αξιολόγησης που απαιτείται από την παράγραφο 3 του κανονισμού I/8 θα περιλαμβάνει τις καθορισμένες αρμοδιότητες για την αξιολόγηση και τα προσόντα και πείρα των αξιολογούντων.

ΜΕΡΟΣ A-I/9

Ιατρικά πρότυπα - Εκδοση και καταγραφή πιστοποιητικών

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ A-I/10

Αναγνωριση πιστοποιητικών

1. Οι διατάξεις του κανονισμού I/10 παράγραφος 4 που αφορούν την μη αναγνώριση πιστοποιητικών που εκδόθηκαν από μη Μέρος δεν θα συντάσσονται ώστε να εμποδίζουν ένα Μέρος, όταν εκδίδει δικά του πιστοποιητικά, να αποδέχεται θαλάσσια υπηρεσία, εκπαίδευση και άσκηση που αποκτήθηκε από την αρχή , με την μη Μέρους προϋπόθεση ότι το Μέρος συμμορφώνεται με τον κανονισμό I/9 κατά την έκδοση κάθε τέτοιου πιστοποιητικού και εξασφαλίζει ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της Σύμβασης που αναφέρονται σε θαλάσσια υπηρεσία, εκπαίδευση, άσκηση και ικανότητα.

2. όταν Εάν μία Αρχή που έχει αναγνωρίσει πιστοποιητικό αποσύρει την θεώρηση αναγνώρισης για πειθαρχικούς λόγους, θα πρέπει να ενημερώσει το Μέρος που εξέδωσε το πιστοποιητικό όσον αφορά τις συνθήκες απόσυρσης της θεώρησης.

ΜΕΡΟΣ A- I/11

Ανανέωση ισχύος πιστοποιητικών

Επαγγελματική ικανότητα

1. Συνεχιζόμενη επαγγελματική ικανότητα όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό I/11, θα θεμελιώνεται ως εξής:

.1 θα υπάρχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία εκτελώντας καθήκοντα που αρμόζουν προς το κατεχόμενο πιστοποιητικό για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός έτους συνολικά κατά την διάρκεια των προηγούμενων πέντε ετών, ή

.2 θα έχουν πραγματοποιηθεί καθήκοντα που θεωρούνται ισοδύναμες προς τη θαλάσσια υπηρεσία που απαιτείται στην παραγραφο 1.1 ή

.3 ένα από τα ακόλουθα :

.3.1 να επιτύχει σε εγκεκριμμένη εξεταστική δοκιμασία

.3.2 να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία εγκεκριμένο κύκλο ή κύκλους σπουδών, ή

.3.3 να έχει ολοκληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία πραγματοποιώντας καθήκοντα που αρμόζουν προς το κατεχόμενο πιστοποιητικό για χρονικό διάστημα όχι μικρότερο των τριών μηνών με την ιδιότητα του υπεράριθμου, ή σε κατώτερο βαθμό αξιωματικού από αυτόν για τον οποίο ισχύει το κατεχόμενο πιστοποιητικό, αμέσως πριν αναλάβει στον βαθμό για τον οποίο ισχύει το πιστοποιητικό.

2. Οι κύκλοι σπουδών επιμόρφωσης και εκσυγχρονισμού γνώσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό I/11 θα είναι εγκεκριμένοι και θα περιλαμβάνουν όλες τις αλλαγές στους σχετικούς εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς που αφορούν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και θα λαμβάνουν υπόψη οποιαδήποτε τροποποίηση του αντιστοίχου προτύπου ικανότητας.

ΜΕΡΟΣ Α - I/12

Πρότυπα που διέπουν την χρήση προσομοιωτών

ΜΕΡΟΣ 1 - ΠΡΟΤΥΠΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Γενικά πρότυπα λειτουργίας προσομοιωτών που χρησιμοποιούνται στην εκπαίδευση.

1. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίζει ότι όποιος προσομοιωτής χρησιμοποιηθεί για υποχρεωτική εκπαίδευση που βασίζεται σε αυτόν :

.1 θα είναι κατάλληλος για τους συγκεκριμένους αντικειμενικούς σκοπούς και τα καθήκοντα της εκπαίδευσης,

.2 θα είναι κατάλληλος για προσομοίωση των επιχειρησιακών δυνατοτήτων του σχετικού εξοπλισμού που βρίσκεται στο πλοίο, σε επίπεδο φυσικού ρεαλισμού που είναι απαραίτητες στους αντικειμενικούς σκοπούς εκπαίδευσης, περιλαμβανομένων των ικανοτήτων, περιορισμών και πιθανών σφαλμάτων τέτοιου εξοπλισμού.

.3 θα έχει επαρκή ρεαλιστική συμπεριφορά που θα επιτρέπει στον εκπαιδευόμενο να αποκτήσει τις δεξιότητες που είναι κατάλληλες για τους αντικειμενικούς σκοπούς της εκπαίδευσης.

.4 θα παρέχει ελεγχόμενο επιχειρησιακό περιβάλλον ικανό να δημιουργήσει ποικιλία καταστάσεων οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν ανάγκη, επικίνδυνες ή ασυνήθιστες συνθήκες που είναι σχετικές με τους αντικειμενικούς σκοπούς της εκπαίδευσης.

.5 θα παρέχει διατάξεις επαφής μέσω των οποίων ο εκπαιδευόμενος μπορεί να έχει αλληλεπίδραση με τον εξοπλισμό, το προσομοιούμενο περιβάλλον και, όπου απαιτείται, με τον εκπαιδευτή, και

.6 να επιτρέπει στον εκπαιδευτή να παρακολουθεί, ελέγχει και καταγράφει τις ασκήσεις για τον αποτελεσματικό σχολιασμό των ενεργειών των εκπαιδευομένων.

Γενικά πρότυπα λειτουργίας των προσομοιωτών που χρησιμοποιούνται για αξιολόγηση της ικανότητας

2. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίσει ότι οποιοσδήποτε προσομοιωτής που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της ικανότητας που απαιτείται σύμφωνα με την Σύμβαση ή για την οποιαδήποτε επίδειξη συνεχιζόμενης ικανότητας :

.1 θα είναι σε θέση να ικανοποιεί τους προσδιορισμένους αντικειμενικούς σκοπούς αξιολόγησης που καθορίστηκαν,

.2 θα είναι σε θέση να προσομοιώσει τις επιχειρησιακές ικανότητες του αντιστοίχου εξοπλισμού του πλοίου σε επίπεδο φυσικού ρεαλισμού που θα ικανοποιεί τους αντικειμενικούς σκοπούς της αξιολόγησης, και θα περιλαμβάνει τις ικανότητες, περιορισμούς και πιθανά σφάλματα αυτού του είδους εξοπλισμού

.3 θα διαθέτει επαρκή ρεαλισμό ως προς την συμπεριφορά που θα επιτρέπει σε κάθε υποψήφιο να επιδείξει τις απαιτούμενες δεξιότητες για τους αντικειμενικούς σκοπούς αξιολόγησης

.4 θα παρέχει διατάξεις επαφής μέσω των οποίων ο υποψήφιος μπορεί να ελέγξει τον εξοπλισμό και το προσομοιούμενο περιβάλλον,

.5 θα παρέχει ελεγχόμενο επιχειρησιακό περιβάλλον που θα είναι σε θέση να παράγει ποικιλία συνθηκών στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται καταστάσεις ανάγκης και επικίνδυνες ή ασυνήθιστες καταστάσεις που είναι σχετικές με τους σκοπούς της αξιολόγησης, και

.6 θα επιτρέπει στον αξιολογούντα να ελέγχει, παρακολουθεί και καταγράφει τις ασκήσεις για αποτελεσματική αξιολόγηση της απόδοσης του υποψηφίου.

Πρόσθετα πρότυπα λειτουργίας

3. Πέραν της ικανοποίησης των βασικών απαιτήσεων που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2, ο εξοπλισμός προσομοίωσης στον οποίο εφαρμόζεται το παρόν μέρος θα πληρεί τα πρότυπα λειτουργίας που δίδονται παρακάτω ανάλογα με τον συγκεκριμένο τύπο.

Προσομοίωση ραντάρ

4. Ο εξοπλισμός προσομοίωσης ραντάρ θα είναι σε θέση να προσομοιώσει τις επιχειρησιακές ικανότητες του εξοπλισμού ραντάρ ναυσιπλοίας που ικανοποιεί όλα τα ισχύοντα πρότυπα λειτουργίας που έγιναν αποδεκτά από τον Οργανισμό και περιλαμβάνει ευκολίες για :

.1 να λειτουργεία στον τρόπο σταθεροποιημένης σχετικής κίνησης και στους τρόπους σταθεροποιημένης αληθούς κίνησης ως προς την θάλασσα και την ξηρά

.2 να διαμορφώνει πρότυπα μετεωρολογικές συνθήκες, παλιρροϊκά ρεύματα, θαλάσσια ρεύματα, τυφλούς τομείς, εσφαλμένες ανακλάσεις και άλλα φαινόμενα μετάδοσης και να δημιουργεί ακτογραμμές, σημαντήρες ναυσιπλοϊας και αναμεταδοτές ραντάρ για έρευνα και διάσωση, και

.3 να δημιουργεί επιχειρησιακό περιβάλλον πραγματικού χρόνου που περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο σταθμούς ιδίου πλοίου με ικανότητα αλλαγής πορείας και ταχύτητας ιδίου πλοίου και να περιλαμβάνει παραμέτρους 20 τουλάχιστον πλοίων - στόχων και τις κατάλληλες ευκολίες επικοινωνιών.

Προσομοίωση αυτομάτων συστημάτων υποτύπωσης (ARPA)

5. Ο εξοπλισμός προσομοίωσης ARPA θα είναι σε θέση να προσομοιώσει τις επιχειρησιακές ικανότητες των ARPA που ικανοποιούν όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις λειτουργίας που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό και θα περιλαμβάνει ευκολίες για :

.1 τη χειροκίνητη και αυτόματη απόκτηση στόχου,

.2 πληροφορίες προηγουμένης πορείας,

.3 χρήση εξαιρουμένων περιοχών,

.4 οθόνη διανυσματικής / γραφικής κλίμακας χρόνου και στοιχείων, και

.5 ελιγμούς δοκιμών

ΜΕΡΟΣ 2 - ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Αντικειμενικοί σκοποί εκπαίδευσης σε προσομοιωτή

6. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίσει ότι οι στόχοι και οι αντικειμενικοί σκοποί της εκπαίδευσης που βασίζεται σε προσομοιωτές προσδιορίζονται εντός του γενικού προγράμματος εκπαίδευσης και ότι συγκεκριμένοι αντικειμενικοί σκοποί εκπαίδευσης και καθήκοντα επιλέγονται ούτως ώστε να σχετίζονται στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό με καθήκοντα και πρακτικές που εφαρμόζονται στο πλοίο.

Διαδικασίες εκπαίδευσης

7. Κατά την πραγματοποίηση υποχρεωτικής εκπαίδευσης που βασίζεται σε προσομοιωτές οι εκπαιδευτές θα εξασφαλίζουν ότι :

.1 οι εκπαιδευόμενοι θα είναι επαρκώς ενημερωμένοι εκ των προτέρων όσον αφορά τους αντικειμενικούς σκοπούς και εργασίες της άσκησης και θα τους δίδεται επαρκής χρόνος σχεδιασμού προτού αρχίσει η άσκηση,

.2 οι εκπαιδευόμενοι θα έχουν επαρκή χρόνο εξοικείωσης με τον προσομοιωτή και με τον εξοπλισμό του προτού αρχίσει οποιαδήποτε εκπαίδευση ή άσκηση αξιολόγησης

.3 οι οδηγίες που θα δίνονται και τα ερεθίσματα ασκήσεων θα είναι κατάλληλα ως προς τους επιλεχθέντες αντικειμενικούς σκοπούς και εργασίες και στο το επίπεδο πείρας του εκπαιδευόμενου,

.4 οι ασκήσεις θα παρακολουθούνται αποτελεσματικά, θα υποστηρίζονται ανάλογα με ακουστική και οπτική παρατήρηση των δραστηριοτήτων του εκπαιδευόμενου και αναφέρεται η πριν και μετά την άσκηση του εκπαιδευόμενου αξιολόγηση

.5 θα γίνεται στους εκπαιδευόμενους αποτελεσματικός σχολιασμός μετά το πέρας της άσκησης για να εξασφαλισθεί ότι οι αντικειμενικοί σκοποί της εκπαίδευσης έχουν επιτευχθεί και ότι οι επιχειρησιακές δεξιότητες που έχουν επιδειχθεί αναφέρονται σε αποδεκτό πρότυπο

.6 θα προάγεται η ισότιμη αξιολόγηση κατά την διάρκεια του σχολιασμού των εκπαιδευομένων μετά το πέρας της άσκησης και

.7 οι ασκήσεις προσομοιωτή θα έχουν εκπονηθεί και δοκιμασθεί έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η καταλληλότητά τους για τους συγκεκριμένους σκοπούς της εκπαίδευσης.

Διαδικασίες αξιολόγησης

8. Οπου οι προσομοιωτές χρησιμοποιούνται για να αξιολογηθεί η ικανότητα των υποψηφίων στο να επιδείξουν επίπεδα ικανότητας, οι αξιολογούντες θα εξασφαλίσουν ότι :

.1 τα κριτήρια απόδοσης θα προσδιορίζονται ρητά και με σαφήνεια και θα είναι σε ισχύ και στην διάθεση των υποψηφίων,

.2 τα κριτήρια αξιολόγησης θα θεσπίζονται σαφώς και ρητά για να εξασφαλίζουν τήν αξιοπιστία και το ομοιόμορφο της αξιολόγησης και να βελτιστοποιείται η αντικειμενική μέτρηση και εκτίμηση έτσι ώστε οι υποκειμενικές κρίσεις να περιορίζονται στο ελάχιστο,

.3 οι υποψήφιοι ενημερώνονται σαφώς για τις εργασίες και/ή τις δεξιότητες που πρόκειται να αξιολογηθούν και για τις εργασίες και τα κριτήρια απόδοσης με τα οποία θα προσδιορισθεί η ικανότητα τους,

.4 η αξιολόγηση της απόδοσης λαμβάνει υπόψη τις συνηθισμένες επιχειρησιακές διαδικασίες και οποιαδήποτε επίδραση άλλων υποψηφίων στον προσομοιωτή ή του προσωπικού του προσομοιωτή στην συμπεριφορά του υποψηφίου,

.5 μέθοδοι μέτρησης της απόδοσης ή βαθμολόγησης για να αξιολογηθεί η απόδοση χρησιμοποιούνται με προσοχή μέχρι να καταστούν έγκυρες και

.6 το βασικό κριτήριο αξιολόγησης είναι η ικανότητα του υποψηφίου να επιδείξει ότι είναι σε θέση να εκτελέσει μία εργασία με ασφάλεια και αποτελεσματικά ιανοποιώντας τον εξεταστή.

Προσόντα εκπαιδευτών και εξεταστών

9. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίσει ότι οι εκπαιδευτές και οι αξιολογούντες έχουν τα κατάλληλα προσόντα και πείρα για τους συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα εκπαίδευσης και την αντίστοιχη αξιολόγηση ικανότητας όπως καθορίζεται στον κανονισμό I/6 και στο τμήμα A-I/6.

ΜΕΡΟΣ Α - Ι/13

Πραγματοποίηση δοκιμών

(δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ Α-Ι/14

Ευθύνες εταιριών

1. Εταιρείες, πλοίαρχοι και μέλη πληρώματος έχουν ευθύνη κάθε ένας για να εξασφαλισθεί ότι οι υποχρεώσεις που θεσπίζονται σε αυτό το μέρος εφαρμόζονται πλήρως και ορθά και ότι λαμβάνονται και οποιαδήποτε άλλα μέτρα, όπου είναι απαραίτητο, για να εξασφαλιστεί ότι κάθε μέλος του πληρώματος έχει την δυνατότητα να συμβάλλει με τις γνώσεις του και την ενημέρωση του στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

2. Η εταιρεία θα παρέχει έγγραφες οδηγίες στον πλοίαρχο κάθε πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση καθορίζοντας τις αρχές και διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται για να εξασφαλισθεί ότι σε όλους τους ναυτικούς που έχουν προσληφθεί πρόσφατα στο πλοίο δίδεται σε λογικά όρια η δυνατότητα να εξοικειωθούν με τον εξοπλισμό του πλοίου, τις διαδικασίες λειτουργίας και άλλες ρυθμίσεις που απαιτούνται για την σωστή εκτέλεση των καθηκόντων τους πριν τους γίνει ανάθεση αυτών των καθηκόντων. Τέτοιες τακτικές και διαδικασίες θα περιλαμβάνουν:

.1 τον καθορισμό λογικού χρονικού διαστήματος κατά τη διάρκεια του οποίου κάθε νεοπροσληφθείς ναυτικός θα έχει την ευκαιρία να εξοικειωθεί με :

.1.1 τον συγκεκριμένο εξοπλισμό, που ο ναυτικός θα χρησιμοποιεί ή χειρίζεται και

.1.2 τις συγκεκριμένες διαδικασίες στο πλοίο όσον αφορά την φυλακή, ασφάλεια, προστασία του περιβάλλοντος, και διατάξεις και διαδικασίες ανάγκης που ο ναυτικός πρέπει να γνωρίζει για να εκτελεί σωστά τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, και

.2 τον καθορισμό καταλλήλου μέλους του πληρώματος ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για να εξασφαλισθεί ότι δίδεται η ευκαιρία σε νεοπροσληφθέντα ναυτικό να λάβει ουσιώδεις πληροφορίες στην γλώσσα που ο ναυτικός κατανοεί.

ΜΕΡΟΣ Α - Ι/15

Μεταβατικές διατάξεις

(δεν υπάρχουν διατάξεις).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟ ΚΑΙ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

ΜΕΡΟΣ A-II/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις πιστοποίησης αξιωματικών που είναι υπεύθυνοι φυλακής ναυσιπλοίας σε πλοία 500 κοχ και άνω.

Πρότυπα ικανότητος

1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση

.1 θα απαιτείται να επιδείξει την ικανότητα να αναλάβει σε επιχειρησιακό επίπεδο, τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A-II/1

.2 θα κατέχει τουλάχιστον κατάλληλο πιστοποιητικό εκτέλεσης ραδιοεπικοινωνιών VHF σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών και

.3 εάν ορισθεί να έχει την κύρια ευθύνη ραδιοεπικοινωνιών κατά την διάρκεια περιστατικών κινδύνου, θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό που εκδόθηκε ή αναγνωρίσθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών.

2. Οι ελάχιστες γνώσεις, κατανόηση και ικανότητα που απαιτούνται για πιστοποίηση παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A-II/1.

3. Το επίπεδο γνώσεων των θεμάτων που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A-II/1 θα είναι επαρκές για αξιωματικούς φυλακής για να εκτελούν τα της τήρησης φυλακής καθήκοντά τους.

4. Εκπαίδευση και πείρα για να επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και ικανότητα θα βασίζονται στο τμήμα A-VIII/2 μέρος 3-1. - Βασικές αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά την τήρηση φυλακής ναυσιπλοίας και θα συμπεριλαμβάνουν ις σχετικές απαιτήσεις αυτού του μέρους και τις οδηγίες που δίδονται στο Μέρος Β του Κώδικα.

5. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση απαιτείται να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία θα προκύπτει ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα A-II/1.

Εκπαίδευση σε πλοίο

6. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοίας σε πλοία 500 κοχ και άνω του οποίου η θαλάσσια υπηρεσία, σύμφωνα με την παράγραφο 2.2 του κανονισμού II/1, αποτελεί μέρος του προγράμματος εκπαίδευσης που εγκρίθηκε ως ανταποκρινόμενο στις απαιτήσει αυτού του μέρους θα ακολουθήσει ένα εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης σε πλοίο το οποίο :

.1 εξασφαλίζει ότι κατά την διάρκεια της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας ο υποψήφιος λαμβάνει συστηματική πρακτική εκπαίδευση και πείρα στις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες αξιωματικού που είναι υπεύθυνος της φυλακής ναυσιπλοίας, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος B-II/1 αυτού του Κώδικα.

.2 καθοδηγείται και παρακολουθείται στενά από προσοντούχους αξιωματικούς σε πλοία στα οποία η εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία πραγματοποιείται, και

.3 είναι επαρκώς τεκμηριωμένος σε βιβλίο εγγραφών εκπαίδευσης ή άλλο παρόμοιο έγγραφο.

Παράκτιοι πλόες

7. Τα παρακάτω θέματα μπορεί να παραλειφθούν από εκείνα που αναφέρονται στην στήλη 2 του πίνακα A-II/1 για την έκδοση περιορισμένων πιστοποιητικών για υπηρεσία σε πλοία που εκτελούν παράκτιους πλόες, έχοντας κατά νου την ασφάλεια όλων των πλοίων που μπορεί να ευρίσκονται στην ίδια θαλάσσια περιοχή.

.1 αστρονομική ναυτιλία, και

.2 τα ηλεκτρονικά συστήματα υπολογισμού στίγματος και ναυσιπλοίας που δεν καλύπτουν τα ύδατα για τα οποία πρόκειται να ισχύσει το πιστοποιητικό

Πίνακας AII/1
Προδιαγραφές ελαχίστου προτύπου ικανότητας για αξιωματικούς φυλακής γεφύρας σε πλοία 500 Κοχ και άνω

Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε επιχειρησιακό επίπεδο

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Σχεδιασμός και πραγματοποίηση πλου και προσδιορισμός θέσης	*Αστρονομική ναυτιλία* Ικανότητα να χρησιμοποιεί ουράνια σώματα για προσδιορισμό της θέσης του πλοίου *Ακτοπλοΐα* Ικανότητα προσδιορισμού της θέσης του πλοίου με χρήση: .1 σημείων ξηράς .2 ναυτιλιακών βοηθημάτων, περιλαμβανομένων φάρων, φανών και σημαντήρων .3 παράλλαξη, λαμβάνοντας υπ'όψιν άνεμο, παλίρροια, ρεύματα και εκτιμώμενη ταχύτητα Εκτενής γνώση και ικανότητα στην χρήση ναυτιλιακών χαρτών και εκδόσεων, όπως ναυτιλιακές οδηγίες, πίνακες παλιρροιών, οδηγίες προς ναυτιλλόμενους, εκπομπές ναυτιλιακών προαγγελιών και πληροφοριών πορείας Σημείωση: Τα συστήματα ECDIS θεωρείται ότι πρέπει να περιληφθούν στο τμήμα περί χαρτών	Εξέταση και αξιολόγηση που λαμβάνονται από ένα από τα παρακάτω: .1 αναγνωρισμένη εμπειρία κατά την υπηρεσία .2 αναγνωρισμένη εκπαίδευση επί πλοίου .3 αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή, όπου είναι απαραίτητη .4 αναγνωρισμένη εκπαίδευση με συσκευές εργαστηρίου χρήση: καταλόγων χαρτών, ναυτιλιακών εκδόσεων, εκπομπών ναυτιλιακών προαγγελιών, εξάντας, αζιμουθιακός ανακλαστήρ, συσκευές ηλεκτρονικής ναυτιλίας, ηχοβολιστικές συσκευές, πυξίδα	Η άντληση πληροφοριών από ναυτιλιακούς χάρτες είναι σχετική, έχει ανασυρθεί ακριβώς και χρησιμοποιηθεί κατάλληλα. Όλοι οι πιθανοί ναυτιλιακοί κίνδυνοι έχουν επαρκώς αναγνωρισθεί. Η κύρια μέθοδος για υπολογισμό της θέσης του πλοίου είναι η καταλληλότερα στις κρατούσες συνθήκες και καταστάσεις. Η θέση προσδιορίζεται μέσα σε όρια αποδεκτών σφαλμάτων των οργάνων και συστημάτων. Η αξιοπιστία των πληροφοριών που κτώνται με τον κύριο τρόπο υπολογισμού στίγματος ελέγχεται σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα Υπολογισμοί και μετρήσεις ναυτιλιακών πληροφοριών είναι ακριβείς Οι επιλεγέντες χάρτες είναι της μεγαλυτέρας κατάλληλης κλίμακας για την περιοχή ναυσιπλοΐας και οι χάρτες και οι εκδόσεις είναι διορθωμένες σύμφωνα με τις τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες

Πίνακας A-II/1
Σελίδα 1 από 11

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Σχεδιασμός και πραγματοποίηση πλου και προσδιορισμός θέσης (συνέχεια)	*Ηλεκτρονικά συστήματα υπολογισμού στίγματος και ναυσιπλοΐας* Ικανότητα προσδιορισμού της θέσης του πλοίου με χρήση ηλεκτρονικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας *Ηχοβολιστικές συσκευές* Ικανότητα να χειρίζεται τις συσκευές και να εφαρμόζει ορθά τις πληροφορίες *Πυξίδες- μαγνητική και γυροσκοπική* Γνώση των αρχών των μαγνητικών και γυροσκοπικών πυξίδων Ικανότητα προσδιορισμού σφαλμάτων των μαγνητικών και γυροσκοπικών πυξίδων, χρησιμοποιώντας ουράνια και επίγεια μέσα, και την ανοχή επί αυτών των σφαλμάτων *Συστήματα ελέγχου πηδαλιουχίας* Γνώση των συστημάτων ελέγχου πηδαλιουχίας, λειτουργικές διαδικασίες και μεταγωγή από χειροκίνητο σε αυτόματο έλεγχο και αντίστροφα. Ρύθμιση καμβίων για την αποδοτικότερη λειτουργία *Μετεωρολογία* Ικανότητα στην χρήση και κατανόηση πληροφοριών που λαμβάνονται από όργανα επί του πλοίου Γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων καιρικών συστημάτων, διαδικασίες αναφοράς και συστήματα καταγραφής.		Έλεγχοι και δοκιμές απόδοσης ναυσιπλοϊκών συστημάτων γίνονται σύμφωνα με τις συστάσεις του κατασκευαστή και την ορθή πρακτική ναυσιπλοΐας Σφάλματα στην μαγνητική και γυροσκοπική πυξίδα προσδιορίζονται και εφαρμόζονται κατάλληλα στην πορεία και τις διοπτεύσεις Η επιλογή του τρόπου πηδαλιουχίας είναι ή πλέον κατάλληλη για τις επικρατούσες συνθήκες, καιρού, θαλάσσης και κυκλοφορίας και τους επιθυμητούς ελιγμούς Μετρήσεις και παρατηρήσεις καιρού είναι ακριβείς και κατάλληλες για τον πλου Οι μετεωρολογικές πληροφορίες αναλύονται και εφαρμόζονται σωστά

Πίνακας Α-ΙΙ/1
Σελίδα 2 από 11

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας	Τήρηση φυλακής Γνώση σε βάθος των περιεχομένων, εφαρμογών και σκοπού του Διεθνούς Κανονισμού περί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα Γνώση σε βάθος των βασικών αρχών που πρέπει να παρατηρούνται για τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας Γνώση σε βάθος των διαδικασιών αποτελεσματικής εργασίας του προσωπικού γέφυρας Η τήρηση πορείας με βάση τις γενικές διατάξεις τήρησης πορείας πλοίων	Εξέταση και αξιολόγηση που λαμβάνονται από ένα από τα παρακάτω .1 Αναγνωρισμένη εμπειρία κατά την υπηρεσία .2 Αναγνωρισμένη επί πλοίου εκπαίδευση .3 Αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή, όπου απαιτείται .4 Αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε συσκευές εργαστηρίου	Η εκτέλεση, παράδοση και παραλαβή φυλακής γίνεται με βάση τις αποδεκτές αρχές και διαδικασίες Κατάλληλη φυλακή συτήρα τηρείται συνεχώς και με τέτοιο τρόπο ώστε να συμφωνεί με τις αποδεκτές αρχές και διαδικασίες Οπτικά, σχηματικά και ηχητικά σήματα είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κανονισμού περί αποφυγής συγκρούσεων στην θάλασσα και αναγνωρίζονται ορθά Η συχνότητα και η έκταση ελέγχου της κίνησης, του πλοίου και του περιβάλλοντος είναι σύμφωνα με τις αποδεκτές αρχές και πρακτικές **Τηρείται κατάλληλα ημερολόγιο των κινήσεων και ενεργειών που έχουν σχέση με την ναυσιπλοΐα του πλοίου** **Έχει προσδιοριστεί σε κάθε περίπτωση η ευθύνη για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, περιλαμβανομένων** των περιόδων που ο πλοίαρχος είναι στην γέφυρα και όταν επιβαίνει πλοηγός
Χρήση του Ραντάρ και του ARPA για τήρηση ασφαλείας ναυσιπλοΐας Σημείωση: Εκπαίδευση και αξιολόγηση στην χρήση του ARPA δεν απαιτείται για εκείνους που υπηρετούν αποκλειστικά σε πλοία μη εφοδιασμένα με ARPA. Αυτός ο περιορισμός θα φαίνεται στην θεώρηση που εκδίδεται στον ενδιαφερόμενο ναυτικό	Ναυσιπλοΐα με χρήση Ραντάρ Γνώση των βασικών αρχών του ραντάρ και των βοηθημάτων αυτομάτου αποτύπωσης (ARPA) Ικανότητα λειτουργίας και αφομοίωσης και ανάλυσης πληροφοριών που λαμβάνονται από το ραντάρ, περιλαμβανομένων των παρακάτω:	Αξιολόγηση που λαμβάνεται από εγκεκριμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή ραντάρ και ARPA συν εμπειρία κατά την υπηρεσία	Πληροφορίες που λαμβάνονται από ραντάρ και ARPA γίνονται αντιληπτές και αναλύονται ορθά λαμβάνοντας υπ όψιν τους περιορισμούς των συσκευών και τις κρατούσες καταστάσεις και συνθήκες

Πίνακας A-II/1
Σελίδα 3 από 1

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χρήση του ραντάρ και ARPA για τήρηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας (συνέχεια) Σημείωση: Εκπαίδευση και αξιολόγηση στην χρήση του ARPA δεν απαιτείται για εκείνους που υπηρετούν αποκλειστικά σε πλοία που δεν είναι εφοδιασμένα με ARPA. Αυτός ο περιορισμός θα φαίνεται στην θεώρηση που εκδίδεται στον ενδιαφερόμενο ναυτικό.	Απόδοση που περιλαμβάνει: .1 Παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση και την ακρίβεια .2 προετοιμασία και συντήρηση ενδεικτών .3 ανίχνευση κακής απεικόνισης πληροφοριών, ψευδοηχών, θαλασσίων επιστροφών κτλ, ανακλαστήρων (racons) και αναμεταδοτών ραντάρ Χρήση περιλαμβανομένων των: .1 απόσταση και διόπτευση, πορεία και ταχύτητα άλλων πλοίων, χρόνος και απόσταση πλησιέστερου σημείου προσέγγισης, συνάντηση με πλοία στην αυτή διεύθυνση. .2 αναγνώριση κρισίμων ηχών, ανίχνευση αλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων, αποτελέσματα αλλαγής πορείας, ταχύτητας ή και των δύο του ιδίου πλοίου.		Ενέργειες προς αποφυγή στενής επαφής ή σύγκρουσης με άλλα πλοία σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα περί Αποφυγής συγκρούσεων στη Θάλασσα. Αποφάσεις για αλλαγή πορείας και/ή ταχύτητας σύμφωνα με τις αποδεκτές ναυσιπλοικές πρακτικές Ρυθμίσεις που γίνονται στην πορεία και την ταχύτητα του πλοίου για διατήρηση της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας Πραγματοποίηση επικοινωνιών με καθαρό, σαφή και επιβεβαιούμενο τρόπο σε κάθε περίπτωση, με τρόπο που προσιδιάζει σε ναυτικό περιβάλλον Σήματα κινήσεων πραγματοποιούνται στον κατάλληλο χρόνο και είναι σύμφωνα με τον Διεθνή Κανονισμό περί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα.

Πίνακας Α-ΙΙ/1
Σελίδα 4 από 11

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χρήση του ραντάρ και ARPA για τήρηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας (συνέχεια) Σημείωση: Εκπαίδευση και αξιολόγηση στην χρήση του ARPA δεν απαιτείται για εκείνους που υπηρετούν αποκλειστικά σε πλοία που δεν είναι εφοδιασμένα με ARPA. Αυτός ο περιορισμός θα φαίνεται στην θεώρηση που εκδίδεται στον ενδιαφερόμενο ναυτικό	.3 εφαρμογή του Διεθνούς Κανονισμού Περί αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα. .4 Τεχνικές υποτύπωσης και αρχές σχετικής και αληθούς κίνησης .5 Παράλλαξη Βασικοί τύποι ARPA, χαρακτηριστικά της οθόνης τους, χαρακτηριστικά απόδοσης και κίνδυνοι από υπερβολική εμπιστοσύνη στο ARPA .1 απόδοση και ακρίβεια του συστήματος, δυνατότητες παρακολούθησης και περιορισμοί, και καθυστερήσεις επεξεργασίας .2 χρήση λειτουργικών προειδοποιήσεων και δοκιμών του συστήματος .3 μέθοδοι ανάληψης στόχου και οι περιορισμοί τους .4 σχετικά και αληθή διανύσματα, γραφική απεικόνιση πληροφοριών του στόχου και επικίνδυνες περιοχές .5 κτήση και ανάλυση πληροφοριών, κρίσιμες ηχοί, περιοχές αποκλεισμού και δοκιμαστικές κινήσεις		

Πίνακας Α-ΙΙ/1
Σελίδα 5 από 11

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ανταπόκριση σε επείγουσες καταστάσεις	Διαδικασίες επείγοντος Προφυλάξεις για την προστασία και ασφάλεια των επιβατών σε επείγουσες καταστάσεις Αρχικές ενέργειες που πρέπει να γίνονται μετά από σύγκρουση ή προσάραξη, αρχική εκτίμηση και έλεγχος ζημιών Εκτίμηση των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται για διάσωση προσώπων στη θάλασσα, πλοίου σε κίνδυνο, ανταπόκριση σε επείγουσες καταστάσεις που εγείρονται στο λιμάνι		
Ανταπόκριση σε σήματα κινδύνου στην θάλασσα	Έρευνα και διάσωση Γνώση των περιεχομένων του Εγχειριδίου Έρευνας και Διάσωσης πλοίων του IMO	Εξέταση και αξιολόγηση που προκύπτει από πρακτικές οδηγίες ή αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή, όπου απαιτείται	Σήματα κινδύνου ή επείγοντος αναγνωρίζονται άμεσα Σχέδια ανάγκης και οδηγίες εκτελούνται με ακρίβεια

Πίνακας A-II/1
Σελίδα 6 από 11

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χρήση του Διεθνούς προτύπου ναυτικού λεξιλογίου όπως αντικατεστάθηκε από τις τυποποιημένες ναυτικές φράσεις επικοινωνίας του IMO και χρήση της Αγγλικής προφορικά και γραπτά	Αγγλική γλώσσα Επαρκής γνώση της Αγγλικής γλώσσας ώστε να επιτρέπει στον αξιωματικό να χρησιμοποιεί χάρτες και άλλες ναυτικές εκδόσεις, να κατανοεί μετεωρολογικές πληροφορίες και μηνύματα που αφορούν την ασφάλεια και την λειτουργία του πλοίου, την επικοινωνία με άλλα πλοία και παράκτιους σταθμούς καθώς επίσης και την εκτέλεση των καθηκόντων του αξιωματικού σε πολυ- εθνικά πληρώματα, περιλαμβανομένης της ικανότητας χρήσης και κατανόησης του προτύπου ναυτικού λεξιλογίου όπως αντικαταστάθηκε από τις τυποποιημένες ναυτικές φράσεις επικοινωνίας του IMO.	Εξέταση και αξιολόγηση που προκύπτουν από πρακτικές οδηγίες	Ορθή αναγνώριση ή καταγραφή ναυτικών εκδόσεων και μηνυμάτων στην αγγλική γλώσσα που έχουν σχέση με την ασφάλεια του πλοίου
Εκπομπή και λήψη πληροφοριών με οπτικά σήματα	Οπτικά σήματα Ικανότητα εκπομπής και λήψης σημάτων με τον οπτικό τηλέγραφο Μορς Ικανότητα χρήσης του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων	Αξιολόγηση που προκύπτει από πρακτικές οδηγίες	Συνεχής επιτυχής επικοινωνία στην περιοχή ευθύνης του χειριστή

Πίνακας A-II/1
Σελίδα 7 από 11

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διαχείριση κινήσεων του πλοίου	Διαχείριση κινήσεων του πλοίου Γνώση: .1 της επήρειας της χωρητικότητας, βυθίσματος, κλίσης, ταχύτητας και βάθους νερού από την τρόπιδα κατά την στροφή και αποστάσεις κράτησης .2 της επήρειας του ανέμου και του ρεύματος στην διαχείριση του πλοίου .3 κινήσεις και διαδικασίες για την διάσωση προσώπων στην θάλασσα .4 ρηχά ύδατα και παρόμοια φαινόμενα .5 κατάλληλες διαδικασίες αγκυροβολίας και πρόσδεσης	Εξέταση και αξιολόγηση που γίνεται με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα: .1 αναγνωρισμένη εμπειρία κατά την υπηρεσία .2 αναγνωρισμένη επί πλοίου εκπαίδευση .3 αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε προσομοιωτή, όπου απαιτείται .4 αναγνωρισμένη εκπαίδευση σε επανδρωμένο μοντέλο (ομοίωμα πλοίου, όπου απαιτείται.	Μη υπέρβαση σε κοινές κινήσεις των ασφαλών λειτουργικών ορίων της πρόωσης του πλοίου και του συστήματος πηδαλιουχίας Διατήρηση της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας κατά την εκτέλεση ρυθμίσεων πορείας και ταχύτητας του πλοίου

Λειτουργία : Διαχείριση φορτίου και στοιβασία σε επιχειρησιακό επίπεδο

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παρακολούθηση φόρτωσης, στοιβασίας, ασφάλισης και εκφόρτωσης φορτίων και η φροντίδα τους κατά τον πλου	Διαχείριση φορτίου και στοιβασία Διαχείριση φορτίου, στοιβασία και ασφάλιση Γνώση της επήρειας του φορτίου περιλαμβανομένων και βαρέων φορτωτήρων στην αξιοπλοΐα και την ευστάθεια του πλοίου Γνώση ασφαλούς διαχείρισης, στοιβασίας και ασφάλισης φορτίων, περιλαμβανομένων επισφαλών, επικινδύνων και επιβλαβών φορτίων και η συνέπειές τους στην ασφάλεια της ζωής και του πλοίου		

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Εξασφάλιση συμμόρφωσης με απαιτήσεις πρόληψης ρύπανσης	*Πρόληψη ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος και αντιρρυπαντικές διαδικασίες* Γνώση των προληπτικών μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται για να προληφθεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος Αντιρρυπαντικές διαδικασίες και όλος ο σχετικός εξοπλισμός	Εξέταση και αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω: -1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία -2 εγκεκριμένη πείρα εκπαίδευσης σε πλοίο	Διαδικασίες παρακολούθησης λειτουργιών στο πλοίο εξασφαλίζοντας πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της MARPOL
Διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου	*Ευστάθεια πλοίου* Εργασιακή γνώση και εφαρμογή ευστάθειας και πινάκων τάσεων και διαγωγής, διαγραμμάτων και εξοπλισμού υπολογισμού τάσεων Κατανόηση των βασικών των ενεργειών που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση μερικής απώλειας της ακέραιης πλευστότητας. *Κατασκευή πλοίου* Γενικές γνώσεις των κύριων κατασκευαστικών μερών πλοίου και τα σωστά ονόματα των διαφόρων μερών	Εξέταση και αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω: -1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία -2 εγκεκριμένη πείρα εκπαίδευσης σε πλοίο -3 εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτού όπου εφαρμόζεται -4 εγκεκριμένη εκπαίδευση εργαστηρίου σε όργανα	Οι συνθήκες ευστάθειας συμμορφούνται με τα κριτήρια ακέραιας ευστάθειας του IMO κάτω από όλες τις συνθήκες φόρτωσης Ενέργειες που εξασφαλίζουν και διατηρούν την στεγανή ακεραιότητα του πλοίου σύμφωνα με αποδεκτή πρακτική.

Πίνακας Α - ΙΙ/1
Σελίδα 8 από 11

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Πρόληψη έλεγχος και καταπολέμηση πυρκαγιών στο πλοίο	*Πρόληψη πυρκαγιών και συσκευές πυρόσβεσης* Γνώση πρόληψης πυρκαγιάς Ικανότητα οργάνωσης γυμνασίων πυρκαγιάς Γνώση των συστημάτων πυρόσβεσης Γνώση των μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση πυρκαγιάς περιλαμβανομένων των πυρκαγιών των συστημάτων πετρελαίου	Αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση και πείρα πυρόσβεσης ως καθορίζονται στο μέρος Α-VI/3	Ο τύπος και η κλίμακα του προβλήματος εντοπίζεται γρήγορα και οι αρχικές ενέργειες συμμορφώνονται με την διαδικασία ανάγκης και τα σχέδια επείγοντος για το πλοίο Αξιολόγηση, κλείσιμο ανάγκης και διαδικασίες απομόνωσης προσφέρονται ως προς την φύση της ανάγκης και τίθεται γρήγορα σε εφαρμογή.
Χειρισμός συσκευών διάσωσης	*Διάσωση* Ικανότητα οργάνωσης γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίου και γνώση της λειτουργίας συσκευών διάσωσης και λέμβων διάσωσης, οι συσκευές καθέλκυσής τους και ρυθμίσεις και ο εξοπλισμός τους περιλαμβανομένων των ραδιοσυσκευών διάσωσης ζωής, δορυφορικών EPIRBS, SARTS, στολών δύτου και βοηθημάτων θερμικής προστασίας Γνώση των τεχνικών επιβίωσης στη θάλασσα	Αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση και πείρα ως καθορίζονται στο μέρος Α-VI/2, παράγραφοι 1 έως 4.	Ο βαθμός προτεραιότητας και επίπεδα και κλίμακες χρόνου εκπόνησης αναφορών και πληροφόρησης προσωπικού που επιβαίνει είναι σχετικές με την φύση της ανάγκης και αντικατοπτρίζουν το επείγον του προβλήματος. Ενέργειες αντιαπόκρισης σε καταστάσεις εγκατάλειψης πλοίου και επιβίωσης είναι κατάλληλες για τις επικρατούσες συνθήκες και καταστάσεις και συμμορφώνονται με αποδεκτά πρότυπα και πρακτικές ασφαλείας.

Πίνακας Α- ΙΙ/1
Σελίδα 10 από 11

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Εφαρμογή ιατρικών πρώτων βοηθειών επί του πλοίου	*Ιατρικές Βοήθειες* Πρακτική εφαρμογής των ιατρικών οδηγών και οδηγιών που λαμβάνονται με την τηλεγραφία περιλαμβανομένης της ικανότητας λήψης αποτελεσματικών ενεργειών που βασίζονται σε τέτοιες γνώσεις σε περίπτωση ατυχημάτων ή ασθενειών που είναι πιθανόν να συμβούν στο πλοίο	Αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση που καθορίζεται στο μέρος Α-VI/4, παράγραφοι 1 έως 3	Η εξακρίβωση πιθανού αίτιου, φύσης και έκτασης τραυματισμών ή καταστάσεων είναι γρήγορη και η λύση ελαχιστοποιεί την άμεση απειλή στη ζωή.
Παρακολούθηση συμμόρφωσης με τις νομικές απαιτήσεις	Βασική γνώση των σχετικών Συμβάσεων του ΙΜΟ που αφορούν στην ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	Αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από εξέταση ή εγκεκριμένη εκπαίδευση	Νομικές απαιτήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος εντοπίζονται σωστά.

Πίνακας Α-ΙΙ/1
Σελίδα 11 από 11

Μέρος Α - ΙΙ/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις πιστοποίησης πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων 500 κοχ και άνω

Πρότυπο Ικανότητας

1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως πλοίαρχος ή υποπλοίαρχος πλοίου 500 κοχ και άνω θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα να αναλάβει σε επίπεδο διοίκησης τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στη στήλη 1 του πίνακα Α-ΙΙ/2.

2. Η ελάχιστη γνώση, κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται για πιστοποίηση παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα Α-ΙΙ/2. Σε αυτή περιλαμβάνονται, αναλύονται και εκτείνονται σε βάθος τα θέματα στην στήλη 2 του πίνακα Α-ΙΙ/1 για αξιωματικούς που είναι υπεύθυνοι φυλακής ναυσιπλοΐας.

3. Έχοντας κατά νου ότι ο πλοίαρχος έχει την τελική ευθύνη για την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών του, του φορτίου και πληρώματος, και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρύπανση που προέρχεται από το πλοίο και ότι ο υποπλοίαρχος θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει αυτή την ευθύνη οποτεδήποτε, η αξιολόγηση αυτών των θεμάτων θα έχει σχεδιασθεί έτσι που να δοκιμασθεί η ικανότητά τους να αφομοιώσουν όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών του, του πληρώματος, του φορτίου, ή την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

4. Το επίπεδο γνώσεων των θεμάτων που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα Α-ΙΙ/2 θα είναι επαρκές για να είναι σε θέση ο υποψήφιος να υπηρετήσει υπό την ιδιότητα του πλοιάρχου ή υποπλοιάρχου.

5. Το επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας που απαιτείται υπό τα διάφορα μέρη της στήλης 2 του πίνακα Α-ΙΙ/2 μπορεί να ποικίλει ανάλογα με το κατά πόσο το πιστοποιητικό είναι σε ισχύ για πλοία 3.000 κοχ και άνω ή για πλοία μεταξύ 500 κοχ και 3000 κοχ.

6. Εκπαίδευση και εμπειρία για να επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας θα λάβουν υπόψη τις σχετικές απαιτήσεις αυτού του μέρους και τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος Β του Κώδικα.

7. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να παρέξει αποδεικτικά στοιχεία περί του ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα Α-ΙΙ/2.

Παράκτιοι πλόες

8. Η Αρχή μπορεί να εκδώσει πιστοποιητικό περιορισμένο για υπηρεσία σε πλοία που εκτελούν αποκλειστικά παράκτιους πλόες και, για την έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού, μπορεί να εξαιρεθούν θέματα που δεν εφαρμόζονται στα ύδατα ή σε ενδιαφερόμενα πλοία, έχοντας κατά νου την επίπτωση στην ασφάλεια όλων των πλοίων που ενδεχομένως κινούνται στην ίδια θαλάσσια περιοχή.

Πίνακας Α-ΙΙ/2

Προσδιορισμός ελαχίστου επιπέδου ικανότητας για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους σε πλοία 600 κ.ο.χ. και άνω

Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε διοικητικό επίπεδο

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Προγραμματισμός ταξιδιού & εκτέλεση εργασιών ναυσιπλοΐας.	Προγραμματισμός ταξιδιού & ναυσιπλοΐας κάτω από όλες τις συνθήκες με αποδεκτές μεθόδους υποτύπωσης ωκεάνιων οδών λαμβάνοντας υπόψη π.χ. -1 περιορισμένα ύδατα -2 μετεωρολογικές συνθήκες -3 πάγους -4 περιορισμένη ορατότητα -5 σχέδια διαχωρισμού κυκλοφορίας -6 περιοχές εκτεταμένων παλιρροιακών επιπτώσεων. Σχεδιασμός πορείας σύμφωνα με τις Γενικές Αρχές Σχεδιασμού Πορείας Πλοίων. Αναφορά σύμφωνα με τις Οδηγίες και τα Κριτήρια για τα Συστήματα Αναφοράς Πλοίων.	Εξέταση & αξιολόγηση των στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: -1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία -2 εγκεκριμένη εκπαίδευση προσομοιωτού όπου, εφαρμόζεται -3 εγκεκριμένη εκπαίδευση εργαστηρίου σε εξοπλισμό χρησιμοποιώντας: καταλόγους χάρτες, ναυτιλιακές εκδόσεις & στοιχεία του πλοίου.	Ο εξοπλισμός, χάρτες & ναυτιλιακές εκδόσεις που απαιτούνται για το ταξίδι απαριθμούνται & είναι οι κατάλληλες για την ασφαλή πραγματοποίηση του ταξιδιού. Τα αίτια για την σχεδιασθείσα πορεία υποστηρίζονται από γεγονότα & στατιστικά στοιχεία που λαμβάνονται από σχετικές πηγές & εκδόσεις Στίγματα, πορείες, αποστάσεις & υπολογισμός χρόνου είναι σωστά εντός των αποδεκτών ορίων ακρίβειας για εξοπλισμό ναυσιπλοΐας. Όλοι οι πιθανοί ναυτιλιακοί κίνδυνοι εντοπίζονται με ακρίβεια.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Προσδιορισμός στίγματος & ακρίβεια του προσδιορισθέντος στίγματος με οιονδήποτε τρόπο.	*Προσδιορισμός στίγματος σε όλες τις καταστάσεις.* -1 με αστρονομικές παρατηρήσεις -2 με γήινες παρατηρήσεις περιλαμβανομένων της ικανότητας χρήσης των κατάλληλων χαρτών αγγελιών στους ναυτιλομένους και άλλων εκδόσεων για την αξιολόγηση της ακρίβειας της τιμής στίγματος που επιτεύχθηκε -3 χρησιμοποιώντας σύγχρονα ηλεκτρονικά βοηθήματα ναυσιπλοΐας, με ειδική γνώση των αρχών λειτουργίας τους, περιορισμών, πηγών σφαλμάτων, εντοπισμό λανθασμένης παρουσίασης, πληροφοριών & μέθοδοι αποκατάστασης προκειμένου να επιτευχθεί ορισμός ακριβούς στίγματος.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: -1 εγκεκριμένη εκπαίδευση κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας -2 εγκεκριμένη εκπαίδευση σε εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται -3 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξοπλισμού εργαστηρίου χρησιμοποιώντας: 1. χάρτες, ναυτικό ALMANAC, σελίδες υποτύπωσης, χρονόμετρο εξάντα & υπολογιστή. 2. χάρτες, ναυτιλιακές εκδόσεις & όργανα (αζιμουθικό καθρέπτη, εξάντα, ημερολόγιο, ηχοβολιστικό εξοπλισμό, πυξίδα) & τα εγχειρίδια των κατασκευών 3. ραντάρ, DECCA, LORAN, συστήματα δορυφορικής ναυτιλίας & τους κατάλληλους χάρτες ναυσιπλοΐας & εκδόσεις.	Η πρωτεύουσα μέθοδος που επιλέγεται για τον προσδιορισμό στίγματος πλοίου είναι η πιο κατάλληλη για τις καταστάσεις & συνθήκες που επικρατούν. Το στίγμα που λαμβάνεται με αστρονομικές παρατηρήσεις ευρίσκεται μέσα στα αποδεκτά όρια ακρίβειας. Το στίγμα που λαμβάνεται με γήινες παρατηρήσεις ευρίσκεται μέσα στα αποδεκτά όρια ακρίβειας. Η ακρίβεια του στίγματος έχει σωστά αξιολογηθεί. Το στίγμα που λαμβάνεται από τη χρήση ηλεκτρονικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας ευρίσκεται εντός των προτύπων ακρίβειας των συστημάτων που χρησιμοποιούνται. Τα πιθανά σφάλματα που έχουν επίπτωση στην ακρίβεια του τελικού στίγματος μνημονεύονται & οι μέθοδοι ελαχιστοποίησης των επιδράσεων των σφαλμάτων του συστήματος στην τιμή του τελικού στίγματος εφαρμόζονται πως πρέπει

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Προσδιορισμός & περιθώριο για τα σφάλματα πυξίδας.	Ικανότητα προσδιορισμού & περιθώριου για τα σφάλματα της μαγνητικής & γυροσκοπικής πυξίδας. Γνώση των αρχών της μαγνητικής & γυροσκοπικής πυξίδας. Κατανόηση των συστημάτων που αποτελούν υπό τον έλεγχο της κεντρικής γυροσκοπικής & γνώση της λειτουργίας & εποπτείας των κύριων τύπων γυροσκοπικής πυξίδας	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: -1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία -2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού όπου εφαρμόζεται -3 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξοπλισμού εργαστηρίου χρησιμοποιώντας: αστρονομικές παρατηρήσεις, γήινες διοπτεύσεις & σύγκριση μεταξύ μαγνητικής & γυροσκοπικής πυξίδας.	Η μέθοδος & συχνότης των ελέγχων σφαλμάτων της μαγνητικής & γυροσκοπικής πυξίδας εξασφαλίζει την ακρίβεια των πληροφοριών.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησής της ικανότητας
Συντονισμός επιχειρήσεων έρευνας & διάσωσης.	Εμπεριστατωμένη γνώση & ικανότητα να εφαρμοσθούν οι διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο έρευνας & διάσωσης του IMO Εγχειρίδιο (MERSAR).	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: -1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία -2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού όπου απαιτείται -3 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξοπλισμού εργαστηρίου, χρησιμοποιώντας: σχετικές εκδόσεις, χάρτες, μετεωρολογικά στοιχεία, στοιχεία των εμπλεκομένων πλοίων, εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών & άλλες διαθέσιμες ευκολίες & ένα ή περισσότερα από τα κατωτέρω: .1 εγκεκριμένο κύκλο σπουδών εκπαίδευσης SAR, .2 εγκεκριμένη εκπαίδευση σε εξομοιωτή όπου χρειάζεται .3 εγκεκριμένη εκπαίδευση σε εργαστήριου εξοπλισμού.	Το σχέδιο συντονισμού εργασιών έρευνας & διάσωσης βρίσκεται σε συμφωνία με τις διεθνείς οδηγίες & πρότυπα. Καθιερούνται ραδιοεπικοινωνίες & τηρούνται σωστές διαδικασίες επικοινωνιών σε όλα τα στάδια των εργασιών έρευνας & διάσωσης.

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Θέσπιση διαδικασιών και ρυθμίσεων τήρησης φυλακής.	Λεπτομερής γνώση του περιεχομένου εφαρμογής & επιδιωκόμενου σκοπού των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα. Λεπτομερής γνώση του περιεχομένου εφαρμογής & επιδιωκόμενου σκοπού των Βασικών Αρχών που πρέπει να Τηρούνται κατά την Τήρηση Φυλακής Ναυσιπλοΐας Αποτελεσματικές διαδικασίες ομαδικής εργασίας στην γέφυρα.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: -1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία -2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού όπου απαιτείται	Ρυθμίσεις & διαδικασίες τήρησης φυλακής θεσπίζονται & διατηρούνται σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και οδηγίες προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια ναυσιπλοΐας, προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος & η ασφάλεια του πλοίου & των επιβαινόντων.

Πίνακας Α - ΙΙ/2
Σελίδα 5 από 17

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διατήρηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας με τη χρησιμοποίηση ραντάρ & ARPA & σύγχρονων συστημάτων ναυσιπλοΐας προκειμένου να βοηθηθεί η λήψη αποφάσεων διακυβέρνησης. **ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Εκπαίδευση & αξιολόγηση στη χρήση του ARPA δεν απαιτείται για εκείνους που υπηρετούν αποκλειστικά σε πλοία που δεν διαθέτουν ARPA. Ο περιορισμός αυτός θα αντικατοπτρίζεται στην θεώρηση που θα εκδοθεί για τον ενδιαφερόμενο ναυτικό.	Εκτίμηση του συστήματος σφαλμάτων & σε βάθος κατανόηση των επιχειρησιακών πλευρών των σύγχρονων συστημάτων ναυσιπλοΐας περιλαμβανομένου του ραντάρ & ARPA. Τεχνικές τυφλής πλοήγησης. Αξιολόγηση των ναυσιπλοϊκών πληροφοριών που προέρχονται από όλες τις πηγές, περιλαμβανομένου του ραντάρ & ARPA, προκειμένου να γίνει η λήψη & εφαρμογή αποφάσεων για αποφυγή συγκρούσεων & για τη διαχείριση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας του πλοίου. Η συσχέτιση & άριστη χρήση όλων των ναυσιπλοϊκών στοιχείων που είναι διαθέσιμα για να πραγματοποιηθεί η ναυσιπλοΐα.	Αξιολόγηση αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκαικριμένη εκπαίδευση σε εξομοιωτή ραντάρ & εξομοιωτή ARPA.	Οι πληροφορίες που λαμβάνονται από το ραντάρ & ARPA ερμηνεύονται σωστά & αναλύονται λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς του εξοπλισμού & τις επικρατούσες συνθήκες & καταστάσεις. Μέτρα που λαμβάνονται για να προληφθεί προσέγγιση ή είναι σύγκρουση με άλλο πλοίο σύμφωνα με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Μετεωρολογικές προβλέψεις & ωκεανογραφικές συνθήκες.	Ικανότητα κατανόησης & ερμηνείας συνοπτικού χάρτου & πρόγνωση καιρού περιοχής λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές καιρικές συνθήκες & πληροφορίες για τον καιρό που λαμβάνονται από το FAX καιρού. Γνώση των χαρακτηριστικών των διαφόρων καιρικών συστημάτων, περιλαμβανομένων των περιστρεφόμενων τροπικών καταιγίδων & αποφυγή κέντρων καταιγίδων & επικίνδυνων τεταρτημορίων. Γνώση των ωκεανείων συστημάτων ρευμάτων. Ικανότης υπολογισμού συνθηκών παλίρροιας. Χρήση όλων των κατάλληλων ναυσιπλοϊκών εκδόσεων για παλίρροιες & ρεύματα.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη εκπαίδευση στην υπηρεσία .2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εργαστηρίου σε όργανα.	Οι πιθανές καιρικές συνθήκες που προβλέπονται για καθορισμένο χρονικό διάστημα βασίζονται σε όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες. Τα μέτρα που λαμβάνονται για να διατηρηθεί η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ελαχιστοποιούν τον οποιονδήποτε κίνδυνο της ασφάλειας του πλοίου. Οι λόγοι για προτιθέμενες ενέργειες υποστηρίζονται από στατιστικά στοιχεία & παρατηρήσεις των πραγματικών καιρικών συνθηκών.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ανταπόκριση σε ναυσιπλοιας συνθήκες εκτάκτου ανάγκης.	Προληπτικά μέτρα όταν γίνεται προσγιάλωση του πλοίου. Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται εάν επίκειται προσάραξη & ύστερα από προσάραξη. Εκ νέου πλεύση πλοίου που έχει προ σαράξει με ή χωρίς βοήθεια. Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται όταν επίκειται σύγκρουση & ύστερα από σύγκρουση ή ζημία της στεγανούς ακεραιότητας του πλοίου από οποιοδήποτε αίτιο. Εκτίμηση ελέγχου ζημιών. Πηδαλιούχηση ανάγκης. Ρυθμίσεις ρυμούλκησης ανάγκης & διαδικασίες ρυμούλκησης.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική εκπαίδευση κατά την υπηρεσία & πρακτικά γυμνάσια σε διαδικασίες ανάγκης.	Ο τύπος & κλίμακα οιουδήποτε προβλήματος εντοπίζεται σύντομα & οι αποφάσεις & ενέργειες ελαχιστοποιούν των επιπτώσεων οποιασδήποτε δυσλειτουργίας των συστημάτων του πλοίου. Οι επικοινωνίες είναι αποτελεσματικές & συμμορφούνται με τις διαδικασίες που έχουν θεσπισθεί. Αποφάσεις & ενέργειες μεγιστοποιούν ασφάλεια των επιβαινόντων.

Πίνακας Α - ΙΙ/2
Σελίδα 8 από 17

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελιγμοί & χειρισμός πλοίου σε όλες τις συνθήκες.	Ελιγμός & χειρισμός πλοίου σε όλες τις συνθήκες περιλαμβανομένων: .1 ελιγμών όταν πλησιάζει σταθμούς πλοηγών & κατά την επιβίβαση & αποβίβαση πλοηγών με την απαιτούμενη προσοχή όσον αφορά τον καιρό, παλίρροια, ποσιτότητα πλώρης & απόσταση σταματήματος. .2 χειρισμών πλοίων σε ποτάμια, εκβολές ποταμών & σε περισμένα ύδατα με την απαιτούμενη προσοχή στην επίπτωση των ρευμάτων, ανέμου & περιορισμένων υδάτων στην ανταπόκριση του οιακιστηρίου. .3 εφαρμογής τεχνικών στροφής με σταθερό ρυθμό .4 ελιγμών σε ρηχά νερά περιλαμβανομένης της μείωσης της απόστασης του πυθμένα από την τρόπιδα που προκαλείται από τα ρηχά νερά, την ταχύτητα, προνευστασμο & διαταιχισμό) του πλοίου. .5 παρεμβολής μεταξύ διερχομένων πλοίων & μεταξύ ιδίου πλοίου & γειτονικών οχθών (επίπτωση διαύλου) .6 πλεύρισης & αναχώρησης από προ-βλήτα σε διαφορετικές συνθήκες ανέμων, παλίρροιας & ρευμάτων με & χωρίς ρυμουλκά. .7 παρεμβολής πλοίου & ρυμουλκού. .8 χρήσης των συστημάτων πρόωσης & ελιγμών.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη εκπαίδευση κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτών όπου απαιτείται .3 εγκεκριμένο πρότυπο κλίμακας επάνδρωσης πλοίου.	Ολες οι αποφάσεις που αφορούν πλεύριση & αγκυροβολία βασίζονται στην σωστή αξιολόγηση των ελιγμών & των χαρακτηριστικών της μηχανής του πλοίου & των δυνάμεων που αναμένεται να δράσουν ενώ βρίσκεται σε πλεύριση είναι αγκυροβολημένος. Ενώ βρίσκεται σε κίνηση υπό ίδια μέσα, γίνεται πλήρης αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων ρηχών & περιορισμένων υδάτων, πάγου, οχθών, συνθηκών παλίρροιας, διερχομένων πλοίων & του πρωραίου & πρυμναίου κυματισμού του ιδίου πλοίου ούτως ώστε το πλοίο μπορεί να υποστεί χειρισμός με ασφάλεια υπό διαφορετικές συνθήκες φορτίου & καιρού.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελιγμοί & χειρισμός πλοίου σε όλες τις συνθήκες. (συνεχίζεται)	.9 επιλογής αγκυροβολίου, αγκυροβολία με μία ή δύο άγκυρες σε περιορισμένα αγκυροβόλια & παράγοντες που εμπλέκονται στον προσδιορισμό του μήκους της αλυσίδας της άγκυρας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί .10 σύρσιμο άγκυρας, απελευθέρωσης μπλεγμένων αγκυρών .11 δεξαμενισμού με ζημιές & χωρίς ζημιές .12 διαχείρισης & χειρισμού πλοίων σε δυσμενή καιρό, περιλαμβανομένης παροχής βοήθειας σε πλοίο ή αεροσκάφος που κινδυνεύει, εργασίων ρυμούλκησης, μέσων με τα οποία διατηρούμε ακυβέρνητο πλοίο εντός του κενού μεταξύ δύο θαλασσίων κυμάτων, μείωσης της έκπτωσης θάλασσας & χρήσης πετρελαίου .13 προληπτικών μέτρων για τους ελιγμούς για καθαίρεση λέμβων διάσω-σης & σκαφών επιβίωσης υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες .14 μέθοδων επιβίβασης διασωθέντων από λέμβους διάσωσης & σκάφη επιβίωσης. .15 ικανότητας προσδιορισμού των χα-ρακτηριστικών ελιγμών & προώσεως κοινών τύπων πλοίων με ειδική ανα-φορά στις αποστάσεις σταματήματος & κύκλου στροφής σε διαφορετικά βυθίσματα & ταχύτητες		

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελιγμοί & χειρισμός πλοίου σε όλες τις συνθήκες. (συνεχίζεται)	.16 σημασίας της ναυσιπλοΐας με μειωμένη ταχύτητα προκειμένου να αποφευχθεί ζημιά που προκαλείται από το πρυμναίο ή πρωραίο κυματισμό του ίδιου πλοίου .17 πρακτικών μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται όταν γίνεται ναυσιπλοΐα σε ή κοντά σε παγετώνες ή υπό συνθήκες συσσώρευσης πάγου στο πλοίο .18 χρήσης σχεδίων & ελιγμών σε ή κοντά σε περιοχές διαχωρισμό κυκλοφο- ρίας & σε περιοχές εξυπηρέτησης κυκλοφορίας σκαφών (VTS)		
Χειρισμός τηλεελέγχων της εγκατάστασης πρόωσης & συστημά-των & υπηρεσιών μηχανών	Αρχές λειτουργίας εγκαταστάσεων ναυτικών μηχανών Βοηθητικά μηχανήματα πλοίου Γενική γνώση των όρων της ναυτικής μηχανολογίας.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού όπου απαιτείται	Εγκατάσταση, βοηθητικά μηχανήματα & εξοπλισμός λειτουργεί σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές πάντοτε εντός των ορίων ασφαλούς λειτουργίας.

Πίνακας Α - ΙΙ/2
Σελίδα 11 από 17

Λειτουργία: Χειρισμός φορτίου & στοιβασία σε επίπεδο διαχείρισης.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Σχεδιασμός & εξασφάλιση ασφαλούς, φόρτωσης,στοιβασίας, ασφάλισης επιμέλειας κατά την διάρκεια του ταξιδίου και εκφόρτωσης φορτίων.	Γνώση και ικανότητα εφαρμογής των σχετικών διεθνών κανονισμών κωδίκων & προτύπων που αφορούν τον ασφαλή χειρισμό του φορτίου στοιβασία, ασφάλιση & μεταφορά των φορτίων. Γνώση των επιπτώσεων στη διαγωγή & ευστάθειας των φορτίων & εργασίες στο φορτίο. Χρήση των διαγραμμάτων διαγωγής & ευστάθειας & εξοπλισμού υπολογισμού τάσεων, περιλαμβανομένων, του αυτόματου εξοπλισμού που βασίζεται σε στοιχεία (ADB) & γνώση φόρτωσης φορτίων & ερματισμού προκειμένου να διατηρηθούν οι τάσεις του σκάφους εντός αποδεκτών ορίων. Στοιβασία & ασφάλιση φορτίων σε πλοία ,περιλαμβανομένου του εξοπλι σμού χειρισμού φορτίου εξοπλισμού & ασφάλισης πρόσδεσης. Εργασίες φόρτωσης & εκφόρτωσης με ιδιαίτερη προσοχή στην μεταφορά φορτίων που μνημονεύονται στο Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για τη Στοιβασία & ασφάλιση Φορτίων. Γενικές γνώσεις περί των δεξαμενοπλοίων & εργασιών σε αυτά.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού όπου απαιτείται χρησιμοποιώντας: πίνακες ευστάθειας διαγωγής & τάσεων, διαγράμματα & εξοπλισμό υπολογισμού τάσεων.	Η συχνότητα & έκταση παρακολούθησης της κατάστασης του φορτίου είναι η απαιτούμενη αναλογία με τη φύση του & τις επικρατούσες συνθή-κες. Οι μη αποδεκτές ή απρόβλεπτες μεταβολές της κατάστασης ή των προ- διαγραφών του φορτίου αναγνωρίζονται γρήγορα & μέτρα αποκατάστασης λαμβάνονται άμεσα και σχεδιάζονται ουτώς ώστε να διαφυλάσσεται η ασφάλεια του πλοίου & των επιβαινόντων. Οι εργασιες φορτίου σχεδιάζονται & εκτελούνται σύμφωνα με καθιερωμένες διαδικασίες & νομοθετικές απαιτήσεις. Η στοιβασία & ασφάλιση του φορτίου εξασφαλίζει ότι η ευστά-θεια & οι καταστάσεις τάσεων πα-ραμένουν πάντοτε εντός ασφαλών ορίων κατά την διάρκεια του ταξιδίου.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Μεταφορά επικινδύνων φορτίων	Διεθνείς κανονισμοί, πρότυπα, κώδικες & συστάσεις για την μεταφορά επικινδύνων φορτίων περιλαμβανομένου του Διεθνούς Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG) & του Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για Στερεά Φορτία Χύμα (BC Code). Μεταφορά επικινδύνων, επίφοβών & βλαβερών φορτίων, προφυλάξεις κατά την διάρκεια της φόρτωσης & εκφόρτωσης επιμέλεια κατά την διάρκεια του τα-ξιδίου.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού όπου απαιτείται .3 εγκεκριμένη εξειδίκευμένη εκπ/ση.	Η προγραμματισμένη κατανομή του φορτίου βασίζεται σε αξιόπιστες πληροφορίες & είναι σύμφωνη με θεσπισμένες οδηγίες & νομοθετικές απαιτήσεις. Οι πληροφορίες επί των κινδύνων, & ειδικών απαιτήσεων καταγράφονται σε τύπο που προσφέρεται για εύκολη αναφορά σε περίπτωση που προκύψει κάποιο περιστατικό.

Λειτουργία: Ελεγχος της λειτουργίας του πλοίου και φροντίδα των επιβαινόντων σε διοικητικό επίπεδο

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελεγχος διαγωγής, ευστάθειας & τάσεων.	Κατανόηση των βασικών αρχών κατασκευής ενός πλοίου & των θεωριών & παραγόντων που επιδρούν στην διαγωγή & ευστάθεια & των απαραίτητων μέτρων για την διατήρηση της διαγωγής και ευστάθειας Γνώση της επίπτωσης στην διαγωγή & ευστάθεια ενός πλοίου σε περίπτωση ζημίας & της επακολουθής κατάκλυσης ενός διαμερίσμα-τος και των αντιμέτρων που πρέπει να λαμβάνονται. Γνώση των συστάσεων του IMO που αφορούν την ευστάθεια του πλοίου	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού όπου απαιτείται .3 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτή, όπου εφαρμόζεται.	Οι συνθήκες ευστάθειας και τάσεων τηρούνται πάντοτε μεταξύ των ορίων ασφαλείας.
Παρακολούθηση & έλεγχος συμμόρφωσης με τις νομικές απαιτήσεις & με τα μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα & την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.	Γνώση της διεθνούς ναυτιλιακής νομο-θεσίας που εμπεριέχεται σε διεθνείς συμφωνίες & συμβάσεις. Θα δίδεται προσοχή ιδιαίτερα στα παρακάτω: .1 Τα πιστοποιητικά & άλλα έγγραφα που απαιτούνται να υπάρχουν στα πλοία από τις διεθνείς συμβάσεις, πως λαμβάνονται και η διάρκεια ισχύος τους.	Εξέταση & αξιολόγησή των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπαιδευτικού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτή, όπου εφαρμόζεται.	Διαδικασίες παρακολούθησης των εργασιών & συντήρησης συμμορφού-νται με τις εκ της νομοθεσίας απαι-τήσεις. Ενδεχόμενη μη συμμόρφωση εντοπίζεται πλήρως & εγκαίρως. Προγραμματισμένη ανανέωση & παράταση των πιστοποιητικών εξασφαλίζει συνεχιζόμενη ισχύ των ειδών & εξοπλισμού που επιθεωρήθηκε.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παρακολούθηση & έλεγχος συμμόρφωσης με τις νομοθετικές απαιτήσεις & μέτρα για την εξασφαλίση την ασφάλειας της ζωής στην θάλασσα & τη προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (συνεχίζεται)	.2 ευθύνες σύμφωνα με τις σχετικές απαιτή-σεις της Διεθνούς Σύμβασης Γραμ-μών Φόρτωσης. .3 ευθύνες σύμφωνα με τις σχετικές απαιτή-σεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα. .4 ευθύνες σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία. .5 ναυτιλιακές δηλώσεις υγείας & ν απαιτήσεις των Διεθνών Κανονισμών Υγείας. .6 ευθύνες σύμφωνα με τα διεθνή όργανα που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του πλοίου, επιβατών, πληρώματος & φορτίου. .7 μέθοδοι & βοηθήματα πρόληψης ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος από τα πλοία. .8 εθνική νομοθεσία εφαρμογής διεθνών συμφωνιών & συμβάσεων.		

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διατήρηση ασφάλειας & εξασφάλι-σης του πληρώματος του πλοίου & επιβα-τών & επιχειρησιακή κατάσταση των σωστικών, πυροσβε στικών & άλλων συστημάτων ασφα-λείας.	Λεπτομερής γνώση των κανονισμών συσκευών διάσωσης (Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα). Οργάνωση γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίου & πυρκαϊάς. Συντήρηση της επιχειρησιακής κατάστασης των συστημάτων διάσω-σης, πυρόσβεσης & άλλων συστημά-των ασφαλείας. Ενέργειες που πρέπει να γίνονται για να προστατευθούν & προφυλαχ-θούν όλα τα άτομα που επιβαίνουν στο πλοίο σε περίπτωση ανάγκης. Ενέργειες για να περιορισθεί η ζη-μιά & διασωθεί το πλοίο ύστερα από πυρκαϊά, έκρηξη, σύγκρουση ή προσάραξη.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδει-κτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτικές οδηγίες & εγκεκριμέ-νη κατά την υπηρεσία εκπαίδευση & πείρα.	Διαδικασίες παρακολούθησης συστη-μάτων πυρανίχνευσης & ασφάλειας για να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι συ-ναγερμοί εντοπίζονται έγκαιρα & λαμβάνονται μέτρα σύμφωνα με καθιερωμένες διαδι-κασίες κατάστασης ανάγκης.
Ανάπτυξη σχεδίων ανάγκης & ελέγ-χου ζημιών & χειρισμός καταστά-σεων ανάγκης.	Προετοιμασία σχεδίων αιρόσπτου για αντιμετώπιση σε περιπτώσεις ανάγκης. Κατασκευή πλοίου περιλαμβανομέ-νου του ελέγχου ζημιών. Μέθοδοι & βοηθήματα πρόληψης πυρ-καϊάς, ανίχνευσης & πυρόσβεσης. Λειτουργίες & χρήση συσκευών διά-σωσης.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδει-κτικών στοιχείων που ελήφθησαν από εγκεκριμένη εκπαίδευση & πείρα κατά την υπηρεσία.	Οι διαδικασίες ανάγκης είναι σε συμ-φωνία με τα θεσπισμένα σχέδια για καταστάσεις ανάγκης.
Οργάνωση & διοίκηση πληρώματος.	Γνώση διοίκησης προσωπικού, οργάνω-σης & να εκπ/σης στο πλοίο. Γνώση των σχετικών διεθνών ναυτι-λιακών συμβά-σεων & συστάσεων & της εθνικής νομο-θεσίας.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδει-κτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση & πείρα κατά την υπηρεσία.	Καθορίζονται για το πλήρωμα καθή-κοντα & ενημερώνεται για τα αναμενό-μενα πρότυπα εργασίας & συμπερι-φοράς κατά τρόπο κατάλληλο για τα ενδιαφερόμενα άτομα. Οι αντικειμενικοί σκοποί της εκπ/ση & δραστηριότητες βασίζονται σε α-ξιολόγηση της τρέχουσας ικανότη-τας & δυνατοτήτων & επιχειρησια-κών απαι-τήσεων.

Πίνακας Α - ΙΙ/2
Σελίδα 16 από 17

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Οργάνωση & διαχείρηση της παροχής ιατρικής φροντίδας στο πλοίο.	Λεπτομερής γνώση της χρήσης & των περιεχομένων των παρακάτω εκδόσεων: .1 Διεθνής Ιατρικός Οδηγός για Πλοία ή ισοδύναμες εθνικές εκδόσεις. .2 Ιατρικό μέρος του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων. .3 Ιατρικός Οδηγός Πρώτων Βοηθειών για Ατυχήματα που Εμπλέκονται Επικίνδυνα Φορτία.	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση.	Τα μέτρα που λαμβάνονται και οι διαδικασίες που ακολουθούνται εφαρμόζονται σωστά και κάνουν πλήρη χρήση των διαθέσιμων συμβουλών.

Πίνακας Α - ΙΙ/2
Σελίδα 17 από 17

ΜΕΡΟΣ Α - II/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποίηση αξιωματικών που είναι υπεύθυνοι φυλακής ναυσιπλοΐας και πλοιάρχων πλοίων μικρότερων των 500 κ.ο.χ. που εκτελούν παράκτιους πλόες

Αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας

Πρότυπο ικανότητας

1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση

.1 θα απαιτείται να επιδείξει την ικανότητα ανάληψης σε επιχειρησιακό επίπεδο, των εργασιών, καθηκόντων και ευθυνών που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα Α-II/3,

.2 τουλάχιστον θα διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό για την εκτέλεση ραδιοεπικοινωνιών VHF σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών

.3 εάν ορισθεί ότι έχει την κύρια ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά την διάρκεια περιστατικών ανάγκης, πρέπει να διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό που εκδόθηκε ή αναγνωρίσθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών

2. Η ελάχιστη γνώση, κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται για πιστοποίηση παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα Α-II/3

3. Το επίπεδο γνώσεων,των θεμάτων που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα Α-II/3 θα είναι επαρκές για να είναι σε θέση ο υποψήφιος να υπηρετήσει υπό την ιδιότητα του αξιωματικού υπευθύνου φυλακής ναυσιπλοΐας

4. Η εκπαίδευση και πείρα ώστε να επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και θα βασίζεται επίσης στο μέρος Α-VIII/2, μέρος 3-1, Βασικές αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά την τήρηση φυλακής ναυσιπλοΐας και θα λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές απαιτήσεις αυτού του μέρους και οι οδηγίες που δίδονται στο μέρος Β αυτού του Κώδικα.

5. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα Α-II/3

Ειδική εκπαίδευση

6. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως αξιωματικός υπεύθυνος τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοία μικρότερα των 500 κ.ο.χ. που εκτελούν παράκτιους πλόες, ο οποίος, σύμφωνα με την παράγραφο 4.2.1. του κανονισμού II/3, απαιτείται να έχει ολοκληρώσει ειδική εκπαίδευση, θα απολουθήσει εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης επί του πλοίου το οποίο :

.1 εξασφαλίζει ότι κατά την διάρκεια της απαιτουμένης θαλάσσιας υπηρεσίας ο υποψήφιος λαμβάνει συστηματική πρακτική εκπαίδευση και πείρα σε εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες αξιωματικού υπεύθυνου τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος B-II/1 αυτού του Κώδικα,

.2 επιτηρείται από κοντά και παρακολουθείται από προσοντούχους αξιωματικούς στα πλοία όπου πραγματοποιείται η εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, και

.3 το βιβλίο εγγραφών εκπαίδευσης ή παρόμοιο αποδεικτικό στοιχείο είναι επαρκώς συμπληρωμένο

Πλοίαρχος

7 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως πλοίαρχος σε πλοία μικρότερα των 500 κ.ο.χ. που εκτελούν παράκτιους πλόες, θα ανταποκρίνεται πλήρως τις απαιτήσεις για αξιωματικό που είναι υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας που παρατίθενται κατωτέρω και επιπρόσθετα, θα απαιτείται να προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία γνώσεων και ικανότητος που θα πιστοποιούν την ικανότητα να εκτελεί τα καθήκοντα τέτοιου πλοίαρχου

Πίνακας A-II/3

Προδιαγραφές ελάχιστου προτύπου ικανότητας για πλοιάρχους & αξιωματικούς υπεύθυνους τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας και για πλοιάρχους σε πλοία μικρότερα των 500 κ.ο.χ. που εκτελούν παράκτιους πλόες.

Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Σχεδιασμός και πραγματοποίηση παράκτιου πλού και προσδιορισμός στίγματος.	*Ναυσιπλοΐα.* Ικανότητα προσδιορισμού του στίγματος του πλοίου χρησιμοποιώντας: .1 σημεία ξηράς .2 βοηθήματα ναυσιπλοΐας, περιλαμβανομένων των φάρων, σημάντηρων & ραδιοφάρων .3 στίγμα αναμέτρησης, λαμβάνοντας υπόψη ανέμους, παλίρροιες ρεύματα & κατά εκτίμηση ταχύτητα.	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτού όπου απαιτείται .4 εγκεκριμένη εκπ/ση εξοπλισμού εργαστηρίου Χρησιμοποιώντας: καταλόγους χαρτών, χάρτες, ναυτιλιακές εκδόσεις, ραδιοναυτιλιακές προειδοποιήσεις, εξάντα, αζιμουθιακό καθρέπτη, εξοπλισμό ηλεκτρονικής ναυσιπλοΐας, ηχοβολιστικό εξοπλισμό, πυξίδα.	Πληροφορίες που λαμβάνονται από χάρτες ναυσιπλοΐας & εκδόσεις είναι σχετικές, ερμηνεύονται σωστά και εφαρμόζονται κατάλληλα. Η πρωταρχική μέθοδος προσδιορισμού του στίγματος ενός πλοίου είναι η πλέον κατάλληλη κατά τις επικρατούσες καταστάσεις & συνθήκες. Το στίγμα προσδιορίζεται εντός των αποδεκτών ορίων σφαλμάτων του οργάνου/συστήματος. Η αξιοπιστία των πληροφοριών που λαμβάνονται από την πρωταρχική μέθοδο προσδιορισμού στίγματος ελέγχεται σε κατάλληλα διαστήματα. Οι Υπολογισμοί και μετρήσεις των ναυσιπλοϊκών πληροφοριών είναι ακριβείς.

Πίνακας A - II/3
Σελίδα 1 από 10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Σχεδιασμός και πραγματοποίηση παράκτιου πλού και προσδιορισμός στίγματος. (συνεχίζεται)	Λεπτομερή γνώση και ικανότητα χρησιμοποίησης ναυσιπλοϊκών χαρτών & εκδόσεων, όπως οδηγίες πλού, πίνακες παλιρροιών, αγγελίες στους ναυτιλομένους, ραδιοναυσιπλοϊκές προειδοποιήσεις & πληροφορίες επί της πορείας του πλοίου. Αναφορά σύμφωνα με τις Οδηγίες & Κριτήρια Συστημάτων Αναφοράς Πλοίων. **ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Αυτό το μέρος απαιτείται μόνο για πιστοποίηση πλοιάρχου *Ναυσιπλοϊκά βοηθήματα & εξοπλισμός.* Ικανότητα χειρισμού με ασφάλεια & προσδιορισμό του στίγματος του πλοίου χρησιμοποιώντας όλα τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας & τον εξοπλισμό που είναι συνήθως εγκατεστημένοι στα ενδιαφερόμενα πλοία. *Πυξίδες.* Γνώση των σφαλμάτων & διορθώσεων των μαγνητικών πυξίδων. Ικανότητα προσδιορισμού των σφαλμάτων της πυξίδας χρησιμοποιώντας γήινα μέσα & περιθώριο για τέτοια σφάλματα.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπαίδευση εξομοιωτού ραντάρ και ARPA.	Οι Χάρτες & εκδόσεις που επιλέγονται είναι της μεγίστης κλίμακας που βρίσκεται στο πλοίο & είναι κατάλληλη για την περιοχή που γίνεται η ναυσιπλοΐα & οι χάρτες διορθώνονται σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατα διαθέσιμες πληροφορίες. Η πραγματοποίηση ελέγχων & δοκιμών των ναυσιπλοϊκών συστημάτων είναι σύμφωνη με τις συστάσεις των κατασκευαστών, την καλή ναυσιπλοϊκή πρακτική & τις αποφάσεις του ΙΜΟ όσον αφορά τα πρότυπα απόδοσης του ναυσιπλοϊκού εξοπλισμού Η ερμηνεία & ανάλυση των πληροφοριών που λαμβάνονται από το ραντάρ είναι σύμφωνη με την αποδεκτή, ναυσιπλοϊκή πρακτική & λαμβάνει υπόψη τα όρια & τα επίπεδα ακριβείας του ραντάρ. Τα σφάλματα μαγνητικών πυξίδων προσδιορίζονται & εφαρμόζονται σωστά σε πορείες & διοπτεύσεις.

Πίνακας Α - ΙΙ/3
Σελίδα 2/10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Σχεδιασμός και πραγματοποίηση παράκτιου πλού και προσδιορισμός στίγματος. (συνεχίζεται)	*Αυτόματος πιλότος.* Γνώση των συστημάτων αυτόματου πιλότου & των διαδικασιών αλλαγής από χειροκίνητο στον αυτόματο έλεγχο & αντίθετα, ρύθμιση των ελέγχων για βέλτιστη λειτουργία. *Μετεωρολογία.* Ικανότητα χρήσης & ερμηνείας των πληροφοριών που λαμβάνονται από μετεωρολογικά όργανα που βρίσκονται στο πλοίο. Γνώση των χαρακτηριστικών διάφορων καιρικών συστημάτων, διαδικασιών αναφοράς & συστημάτων καταγραφής. Ικανότητα εφαρμογής των διαθέσιμων μετεωρολογικών πληροφοριών.		Η Επιλογή του τρόπου πηδαλιουχίας που είναι η πλέον κατάλληλη για τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες, καταστάσεις θαλάσσης & κυκλοφορίας & ελιγμούς που προτίθεται να πραγματοποιήσει το πλοίο. Οι μετρήσεις και παρατηρήσεις των καιρικών συνθηκών είναι ακριβείς & πρόσφορες για τον πλού. Οι μετεωρολογικές πληροφορίες αξιολογούνται & εφαρμόζονται για να διατηρηθεί ο ασφαλής πλούς του πλοίου.

Πίνακας Α - ΙΙ/3
Σελίδα 3 από 10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοίας.	*Τήρηση φυλακής.* Λεπτομερής γνώση του περιεχομένου εφαρμογής και σκοπού των Διεθνών Κανονισμών για την Αποφυγή Συγκρούσεων στην Θάλασσα. Γνώση τού περιεχομένου των Βασικών Αρχών που πρέπει να Τηρούνται κατά την Τήρηση Φυλακής Ναυσιπλοίας. Χρήση σχεδιασμού πορείας σύμφωνα με τις Γε-νικές Διατάξεις Πορείας Πλοίων.	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτού όπου εφαρμόζεται .4 εγκεκριμένη εκπ/ση εξοπλισμού εργαστηρίου.	Η πραγματοποίηση, αλλαγή & απαλλαγή από τα καθήκοντα φυλακής συμμορφούνται με αποδεκτές αρχές & διαδικασίες. Τηρείται κατάλληλη τήρηση οπτήρα πάντοτε & σύμφωνα με αποδεκτές αρχές και διαδικασίες. Φώτα, σχήματα & ηχητικά σήματα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που περιέχονται στους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα & αναγνωρίζονται σωστά. **Η συχνότης & έκταση παρακολούθησης της κυκλοφορίας, το πλοίο & το περιβάλλον συμμορφώνονται με αποδεκτές αρχές και διαδικασίες.**

Πίνακας Α - ΙΙ/3
Σελίδα 4 από 10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας. (συνεχίζεται)			Οι ενέργειες για να αποφευχθεί να βρεθούν πλοία πολύ κοντά & σύγκρουση με άλλα πλοία είναι σύμφωνες με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα. Οι αποφάσεις για ρύθμιση της πορείας και /ή ταχύτητα λαμβάνοντας έγκαιρα & σε συμφωνία με αποδεκτές διαδικασίες ναυσιπλοΐας. Τηρείται σωστή καταγραφή των κινήσεων & δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ναυσιπλοΐα του πλοίου. Η ευθύνη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα είναι σαφώς & διαρκώς καθορισμένη πάντοτε, περιλαμβανομένων περιόδων που ο πλοίαρχος βρίσκεται στη γέφυρα & όταν το πλοίο είναι υπό πλοηγό.
Αναπόκριση σε καταστάσεις ανάγκης.	Διαδικασίες ανάγκης που περιλαμβάνουν: .1 προληπτικά μέτρα για την προστασία & ασφάλεια των επιβατών σε καταστάσεις ανάγκης .2 αρχική αξιολόγηση ζημιών & έλεγχος ζημιών .3 μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ύστερα από σύγκρουση .4 μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ύστερα από προσάραξη.	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτού όπου εφαρμόζεται .4 πρακτικές οδηγίες.	Ο τύπος & η κλίμακα ανάγκης εντοπίζεται έγκαιρα. Οι αρχικές ενέργειες, & απαιτείται, ελιγμοί, είναι σύμφωνες με τα σχέδια ανάγκης & αρμόζουν στο επείγον της κατάστασης & της φύσης της ανάγκης.

Πίνακας Α - II/3
Σελίδα 5 από 10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ανταπόκριση σε κατάσταση ανάγκης (συνεχίζεται)	Πρόσθετα, τα παρακάτω θα περιλαμβάνονται στην πιστοποίηση για πλοίαρχο : .1 πηδαλιουχία ανάγκης .2 ρυθμίσεις ρυμούλκησης και για υποβολή σε ρυμούλκηση .3 διάσωση ατόμων από την θάλασσα .4 παροχή βοήθειας σε πλοίο που κινδυνεύει .5 αξιολόγηση των ενεργειών που πρόκειται να γίνουν όταν δημιουργούνται καταστάσεις ανάγκης σε λιμάνι.		
Ανταπόκριση σε σήμα κινδύνου στην θάλασσα.	Ερευνα και διάσωση. Γνώση του περιεχομένου του Εγχειριδίου έρευνας & Διάσωσης Εμπορικού Πλοίου του ΙΜΟ (MERSAR).	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από πρακτικές οδηγίες ή εγκεκριμένη εκ- παίδευση εξομοιωτού), όπου απαιτείται.	Αναγνωρίζεται άμεσα το σήμα επείγοντος ή ανάγκης. Τα σχέδια ανάγκης & οι οδηγίες σε πάγιες διαταγές εφαρμόζονται & υπάρχει συμμόρφωση με αυτές.

Πίνακας Α - II/3
Σελίδα 8 από 10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελιγμοί πλοίου & λειτουργία εγκαταστάσεων μικρής ισχύος του πλοίου.	Ελιγμοί & χειρισμός πλοίου. Γνώση των παραγόντων που επιδρούν στους ασφαλείς ελιγμούς & χειρισμούς του πλοίου. Λειτουργία εγκαταστάσεων μικρής ισχύος και βοηθητικών μηχανών. Σωστές διαδικασίες αγκυροβολίας & πρόσδεσης.	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέ-ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται.	Τα ασφαλή όρια λειτουργίας της προωστηρίου εγκατάστασης, πηδαλιουχίας & συστημάτων ισχύος δεν υπερβάλλονται σε συνήθεις ελιγμούς. Ρυθμίσεις γίνονται στην πορεία του πλοίου & ταχύτητα προκειμένου να διατηρηθεί η ασφάλεια ναυσιπλοΐας. Κύρια εγκατάσταση, βοηθητικά μηχανήματα & εξοπλισμός λειτουργούν σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές & πάντοτε εντός των ασφαλών ορίων λειτουργίας.

Λειτουργία: Χειρισμός φορτίου και στοιβασία σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παρακολούθηση φόρτωσης, στοιβασίας, ασφάλιση & εκφόρτωση φορτίων & η επιμέλειά τους κατά την διάρκεια του ταξιδίου.	Χειρισμός φορτίου, στοιβασία & ασφάλιση. Γνώση του ασφαλούς χειρισμού, στοιβασίας & ασφάλισης των φορτίων περιλαμβανομένων των επικίνδυνων, επίφοβων & επιβλαβών φορτίων & των επιπτώσεων τους στην ασφάλεια της ζωής & του πλοίου. Η χρήση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG).	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέ-ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται.	Οι εργασίες φορτίου γίνονται σύμφωνα με το σχέδιο φορτίου ή άλλα έγγραφα & τους θεσπισμένους κανό-νες/κανονισμούς ασφαλείας, οδη-γίες χειρισμού εξοπλισμού & τους επί του πλοίου περιορισμούς στοιβασίας. Ο χειρισμός επικινδύνων, επίφοβων & βλαβερών φορτίων συμμορφούνται με τους διεθνείς κανονισμούς & αναγνωρισμένα πρότυπα & κώδικες ασφαλούς πρακτικής.

Πίνακας Α - ΙΙ/3

Λειτουργία: Έλεγχος της λειτουργίας του πλοίου και φροντίδα των επιβαινόντων σε επιχειρησιακό επίπεδο

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Εξασφάλιση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις πρόληψης ρύπανσης.	Πρόληψη ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον & αντιρρυπαντικές διαδι-κασίες. Γνώση των προληπτικών μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται για να προληφθεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος & αντιρρυπαντικές διαδικασίες. Αντιρρυπαντικές διαδικασίες & όλος ο σχετικός εξοπλισμός.	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδει κτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατω-τέ-ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπη-ρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου	Οι διαδικασίες παρακολούθησης των επί του πλοίου εργασιών & εξα-σφά-λιση συμμόρφωσης με τις α-παιτή-σεις της MARPOL τηρούνται ολοκ-ληρωτικά.
Διατήρηση της αξιοπλοΐας του λειτουργική πλοίου.	Ευστάθεια πλοίου. Γνώση & εφαρμογή των πινάκων ευ-σταθείας, διαγωγής & τάσεων & δια-γραμμάτων & εξοπλισμού υπολογι-σμού τάσεων. Κατανόηση των βασικών ενεργειών που πρέπει να λαμβάνονται σε περί-πτωση μερικής απώλειας της ακε-ραίας πλευστότητας. Κατανόηση των αρχών της υδατο-στεγούς ακεραιότητος πλοίου. Κατασκευή πλοίου. Γενική γνώση των βασικών κατα-σκευ αστικών μερών ενός πλοίου & τα σω στά ονόματα των διαφόρων μερών.	Εξέταση και αξιολόγηση των αποδει κτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατω-τέ-ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπη-ρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται. .4 εγκεκριμένη εκπ/ση εξοπλισμού εργαστηρίου .	Οι συνθήκες ευστάθειας συμμορ-φούνται με τα κριτήρια ακέραιας ευστάθειας του IMO κάτω από όλες τις συνθήκες φόρτωσης. Οι ενέργειες για να εξασφαλισθεί & διατηρηθεί η υδατοστεγής ακεραιό-της του πλοίου είναι σύμφωνες με αποδεκτή πρακτική.

Πίνακας Α - ΙΙ/3
Σελίδα 8 από 10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Πρόληψη, έλεγχος & πυρόσβεση στο πλοίο.	*Συσκευές πρόληψης πυρκαϊάς & πυρόσβεσης.* Γνώση πρόληψης πυρκαϊάς. Ικανότητα οργάνωσης γυμνασίων πυρκαϊάς. Γνώση των κατηγοριών & χημείας της πυρκαϊάς. Γνώση των συστημάτων πυρόσβεσης Κατανόηση των ενεργειών που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση πυρκαϊάς ο που εμπλέκονται τα συστήματα πετρελαίου.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση πυρόσβεσης & πείρας ως καθορίζεται στο μέρος Α-VI/3.	Ο τύπος & κλίμακα του προβλήματος εντοπίζονται γρήγορα & οι αρχικές ενέργειες συμμορφώνονται με τις διαδικασίες ανάγκης & σχέδια ανάγκης για το πλοίο. Οι διαδικασίες εγκατάλειψης ανάγκης & κλεισίματος & απομόνωσης είναι κατάλληλες για την φύση της ανάγκης & εφαρμόζονται γρήγορα. Η σειρά προτεραιότητος & τα επίπεδα & τα χρονικά όρια σύνταξης αναφορών & πληροφόρησης του προσωπικού που βρίσκεται στο πλοίο είναι σχετικές με την φύση της ανάγκης & αντικατοπτρίζουν το επείγον του προβλήματος.
Χειρισμός συσκευών διάσωσης.	*Διάσωση.* Ικανότητα οργάνωσης γυμνασίων εγκατάλειψης πλοίου & γνώση της λειτουργίας των σκαφών επιβίωσης & των λέμβων διάσωσης, των συσκευών καθαίρεσής τους & τις σχετικές ρυθμίσεις, & του εξοπλισμού τους περιλαμβανομένου ραδιοσυσκευών διάσωσης, δορυφορικών EPIRBs, SARTs στολών κατάδυσης & θερμικών προστατευτικών βοηθημάτων. Γνώση τεχνικών επιβίωσης στην θάλασσα.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση & πείρα όπως καθορίζονται στο μέρος Α-VI/2 παράγραφοι 1 έως 4.	Οι ενέργειες σε ανταπόκριση εγκατάλειψης πλοίου & κατάσταση διάσωσης αρμόζουν με τις επικρατούσες συνθήκες & καταστάσεις & είναι σύμφωνες με τις αποδεκτές πρακτικές & πρότυπα ασφαλείας.

Πίνακας Α - ΙΙ/3
Σελίδα 9 από 10

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παροχή πρώτων ιατρικών βοηθειών στο πλοίο.	*Ιατρικές βοήθειες.* Πρακτική εφαρμογή των ιατρικών οδηγιών & συμβουλών που δίδονται με τον ασύρματο περιλαμβανομένης της ικανότητας λήψης αποτελεσματικών μέτρων που βασίζονται σε αυτές τις γνώσεις σε περίπτωση ατυχημάτων ή ασθενειών που είναι πιθανόν να συμβούν στο πλοίο.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση όπως καθορίζεται στο μέρος A-VI/4 παράγραφοι 1 έως 3.	Η εξακρίβωση των πιθανών αιτιών, φύσης & έκτασης των τραυματισμών ή καταστάσεων είναι σύντομη & η θεραπεία ελαχιστοποιεί την άμεση απειλή στην ζωή.
Παρακολούθηση συμμόρφωσης με νομοθετικές απαιτήσεις.	Βασική λειτουργική γνώση των σχετικών συμβάσεων του IMO που αφορούν στην ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα & στην προστασία του θαλασσίου πε-ριβάλλοντος.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εξέταση ή εγκεκριμένη εκπαίδευση.	Νομοθετικές απαιτήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια της ζωής στην θά- λασσα & την προστασία του θαλασ- σίου περιβάλλοντος εντοπίζονται σωστά.

Πίνακας Α - II/3
Σελίδα 10 από 10

ΜΕΡΟΣ Α - II/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποίηση μελών πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής ναυσιπλοΐας

Πρότυπο ικανότητας

1. Κάθε μέλος πληρώματος που αποτελεί μέρος φυλακής ναυσιπλοΐας σε ωκεανοπόρο πλοίο 500 κ.ο.χ. και άνω θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα να εκτελεί την ναυσιπλοΐας λειτουργία σε επίπεδο υποστήριξης όπως καθορίζεται στη στήλη 1 του πίνακα Α-ΙΙ/4.

2. Η ελάχιστη γνώση, κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται από μέλη του πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής ναυσιπλοΐας σε ωκεανοπόρο πλοίο 500 κ.ο.χ. και άνω παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα Α-ΙΙ/4.

3. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να παρέχει αποδείξεις ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που καθορίζονται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα Α-ΙΙ/4. Η αναφορά σε "πρακτική δοκιμασία" στη στήλη 3 μπορεί να περιλαμβάνει εγκεκριμένη εκπαίδευση ξηράς όπου οι σπουδαστές υφίστανται πρακτική δοκιμασία.

4. Όπου δεν υπάρχουν πίνακες ικανότητας για το επίπεδο υποστήριξης ως προς ορισμένες δραστηριότητες, παραμένει να είναι στην ευθύνη της Αρχής να προσδιορίσει τις κατάλληλες απαιτήσεις εκπαίδευσης, αξιολόγησης και πιστοποίησης που πρόκειται να ισχύουν σε προσωπικό που καθορίζεται να εκτελεί αυτές τις δραστηριότητες σε επίπεδο υποστήριξης

Πίνακας A-II/4

Καθορισμός του ελάχιστου προτύπου ικανότητας για μέλη πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής ναυσιπλοΐας.

Λειτουργία: Ναυσιπλοΐα σε επίπεδο υποστήριξης.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Πηδαλιουχία του πλοίου και συμμόρ-φωση με τις διαταγές σε πηδαλιού-χο επίσης στην Αγγλική γλώσσα.	Χρήση της μαγνητικής & γυροσκοπικής πυξίδας. Διαταγές πηδαλιουχίας Αλλαγή από τον αυτόματο πιλότο σε πηδαλιουχία με το χέρι & αντίθετα.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από: .1 πρακτική εξέταση ή .2 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία ή εγκεκριμένη πείρα σε εκπαιδευτικό πλοίο.	Πηδαλιουχείται σταθερή πορεία εντός αποδεκτών ορίων έχοντας υπόψη την περιοχή ναυσιπλοΐας & την επικρατούσα κατάσταση θαλάσσης. Οι αλλαγές στην πορεία είναι βαθμιαίες και ελεγχόμενες. Οι επικοινωνίες είναι πάντοτε σαφείς & περιεκτικές & οι διαταγές αναγνωρίζονται κατά τον τρόπον που συνηθίζεται στα πλοία.
Τήρηση ασφαλούς οπτήρα με οπτικό και ηχητικό έλεγχο.	Ευθύνες οπτήρα περιλαμβανομένων αναφοράς την κατά προσέγγιση διόπτευση ηχητικού σήματος, φωτός ή άλλου αντικειμένου σε μοίρες ή σημεία..	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που επιτυγχάνονται από: .1 πρακτική εξέταση ή .2 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία ή εγκεκριμένη πείρα σε εκπαιδευτικό πλοίο.	Τα ηχητικά, φανάρια & άλλα αντικείμενα εντοπίζονται έγκαιρα & η διόπτευσή τους σε μοίρες ή σημεία αναφέρεται στον αξιωματικό φυλακής.

Πίνακας A - II/4
Σελίδα 1/2

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Συμβολή στην παρακολούθηση & έλεγχο ασφαλούς φυλακής.	Οροι & ορισμοί που χρησιμοποιούνται στο πλοίο. Χρήση των κατάλληλων εσωτερικών συστημάτων επικοινωνιών & συναγε-ρμών. Ικανότητα κατανόησης διαταγών & επικοινωνίας με τον αξ/κό φυλακής για θέματα σχετικά με τα καθήκοντα τήρησης φυλακής. Διαδικασία για την απαλλαγή, διατήρηση & παράδοση φυλακής. Πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου να τηρηθεί ασφαλή φυλακή Βασικές διαδικασίες προστασίας του περιβάλλοντος.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που επιτυγχάνονται από εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία ή εγκεκριμένη πείρα εκπαιδευτικού πλοίου.	Οι επικοινωνίες είναι σαφείς & περιεκτικές & ζητείται συμβουλή / διευκρίνιση από τον αξ/κό φυλακής όπου οι πληροφορίες ή οδηγίες περί την φυλακή δεν είναι σαφώς κατανοητές. Η διατήρηση, παράδοση & απαλλαγή από την φυλακή είναι σύμφωνη με αποδεκτές πρακτικές & διαδικασίες.
Χειρισμός εξοπλισμού ανάγκης & εφαρμογής των διαδικασιών ανάγκης	Γνώση των καθηκόντων ανάγκης & σημάτων συναγερμού. Γνώση των πυροτεχνικών σημάτων κινδύνου, δορυφορικά EPIRBs & SARTs. Αποφυγή εσφαλμένων συναγερμών ανάγκης & ενέργειες που πρέπει να γίνονται σε περίπτωση τυχαίας ενεργοποίησης.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που επιτυγχάνονται από εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία ή εγκεκριμένη πείρα εκπαιδευτικού πλοίου.	Η Αρχική ενέργεια όταν λάβει γνώση μιας κατάστασης ανάγκης ή αφύσικης κατάστασης είναι σύμφωνη με καθιε-ρωμένες πρακτικές & διαδικασίες. Οι επικοινωνίες είναι πάντοτε σαφείς & περιεκτικές & οι διαταγές αναγνωρίζονται κατά ναυτικό τρόπο. Τηρείται πάντοτε η ακεραιότητα των συστημάτων συναγερμού κινδύνου & επείγοντος.

Πίνακας Α - II/4
Σελίδα 2/2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

ΜΕΡΟΣ Α - III/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποίηση αξιωματικών που είναι υπεύθυνοι φυλακής μηχανοστασίου σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή για καθορισθέντα αξιωματικό καθηκόντων σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο

Εκπαίδευση

1. Η εκπαίδευση και άσκηση που απαιτούνται από την παράγραφο 2.3 του κανονισμού III/1 θα περιλαμβάνει εκπαίδευση σε μηχανολογικό και ηλεκτρολογικό εργαστήριο σε δεξιότητες που είναι σχετικές με τα καθήκοντα του αξιωματικού μηχανής

Εκπαίδευση στο πλοίο

2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανοστασίου σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή ως καθορισμένος μηχανικός καθηκόντων σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο πλοίων που διαθέτουν κύρια μηχανή πρόωσης ισχύος 750 KW ή μεγαλύτερη θα ακολουθήσει εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης σε πλοίο η οποία :

.1 εξασφαλίζει ότι κατά την απαιτούμενη περίοδο θαλάσσιας υπηρεσίας ο υποψήφιος λαμβάνει συστηματική πρακτική εκπαίδευση και πείρα στις εργασίες,καθήκοντα και ευθύνες αξιωματικού που είναι υπεύθυνος φυλακής μηχανοστασίου. λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που παρατίθενται στο μέρος Β-III/1 αυτού του Κώδικα

.2 επιτηρείται στενά και παρακολουθείται από προσοντούχο και κάτοχο πιστοποιητικού αξιωματικό σε πλοία στα οποία πραγματοποιείται η εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία, και

.3 τεκμηριώνεται επαρκώς σε βιβλίο εγγραφών εκπαίδευσης

Πρότυπο Ικανότητας

3. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση ως αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανοστασίου σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή ως καθορισθείς αξιωματικός καθηκόντων σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο σε ωκεανοπόρο των οποίων η ισχύς της κύριας μηχανής πρόωσης είναι 750 KW ή και μεγαλύτερη θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα ανάληψης σε επιχειρησιακό επίπεδο, των εργασιών, καθηκόντων και ευθυνών που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα Α-III/1

4. Η ελάχιστη γνώση κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται για πιστοποίηση παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα Α-III/1

5. Το επίπεδο γνώσεων της ύλης που παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα Α-III/1 θα είναι επαρκής για τους αξιωματικούς μηχανής για να εκτελούν τα καθήκοντα τήρησης φυλακής

6. Η εκπαίδευση και πείρα για να επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων κατανόησης και ικανότητας θα βασίζεται στο μέρος A-VIII/2 μέρος 3-2 - Αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά την τήρηση φυλακής μηχανοστασίου, και θα λαμβάνονει υπόψη οι σχετικές απαιτήσεις αυτού του μερους και οι οδηγίες που δίνονται στο μέρος Β αυτού του Κώδικα

7. Υποψήφιοι για πιστοποίηση για υπηρεσία σε πλοία στα οποία οι ατμολέβητες δεν αποτελούν μέρος της μηχανολογικής εγκατάστασης μπορούν να παραλείψουν τις σχετικες απαιτήσεις του πίνακα A-III/1. Πιστοποιητικά που απονέμονται κατ'αυτό το τρόπο δεν θα ισχύουν για υπηρεσία σε πλοία στα οποία ατμολέβητες αποτελούν μέρος της μηχανολογικής εγκατάστασης του πλοίου έως ότου ο αξιωματικός μηχανής πλήροι στο πρότυπο ικανότητας στα στοιχεία του πίνακα A -III/1 που παραλείπονται. Οποιοσδήποτε περιορισμός αυτού του τύπου θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό και στην θεώρηση.

8. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά το ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα A-III/1

Παράκτιοι πλόες

9. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 2.2 και 2.3 του κανονισμού III/1 μπορεί να ποικίλουν όταν αφορούν αξιωματικούς μηχανής που υπηρετούν σε πλοία των όποιων η ισχύς της προωστήριου εγκατάστασης είναι μικρότερη των 3000 KW και εκτελούν παράκτιους πλόες, έχοντας κατά νου τις επιπτώσεις στην ασφάλεια όλων των πλοίων που ενδεχομένως ευρίσκονται στην ίδια θαλάσσια περιοχή. Ο οποιοσδήποτε περιορισμός αυτού του είδους θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό και στην οπισθογράφιση

Πίνακας A-III/1

Προδιαγραφή ελάχιστου προτύπου ικανότητας για αξιωματικούς που είναι υπεύθυνοι φυλακής μηχανής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή καθορισμένου αξιωματικού καθηκόντων σε ένα περιοδικά μή επανδρωμένο μηχανοστάσιο.

Λειτουργία: Ναυτικός μηχανικός σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χρήση των κατάλληλων εργαλείων για κατασκευές & επισκευές που συνήθως πραγματοποιούνται σε πλοία	Χαρακτηριστικά & περιορισμοί των υλικών που χρησιμοποιούνται για τη κατασκευή & επισκευή πλοίων & εξοπλισμού. Χαρακτηριστικά & περιορισμοί των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή & επισκευή. Ιδιότητες & παράμετροι που εξετάζονται στην κατασκευή & επισκευή συστημάτων & εξαρτημάτων. Εφαρμογή ασφαλών πρακτικών εργασίας στο περιβάλλον συνεργείου.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη εκπ/ση δεξιοτήτων συνεργείου .2 εγκεκριμένη πρακτική πείρα & δοκιμασίες.	Ο εντοπισμός των σημαντικών παραμέτρων για την κατασκευή εξαρτημάτων πλοίου αντιπροσωπευτικού είναι σωστός. Η επιλογή υλικού είναι η κατάλληλη Κατασκευή σύμφωνα με καθορισμένες ανοχές. Η χρήση εξοπλισμού & εργαλειομηχανών είναι η αρμόζουσα & γίνεται με ασφάλεια.
Χρήση εργαλείων χειρός & εξοπλισμού μετρήσεων για εξάρμωση, συντήρηση, επισκευή, άρμωση των μηχανημάτων & εξοπλισμού του πλοίου.	Χαρακτηριστικά κατασκευής & επιλογής υλικών για την κατασκευή εξοπλισμού. Ερμηνεία μηχανολογικών σχεδίων & εγχειριδίων. Επιχειρησιακά χαρακτηριστικά εξοπλισμού & συστημάτων.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη εκπ/ση δεξιοτήτων συνεργείου .2 εγκεκριμένη πρακτική πείρα & δοκιμασίες.	Οι διαδικασίες ασφάλειας τηρούνται σωστά κατά περίπτωση. Η επιλογή εργαλείων & ο εξοπλισμός σε ανταλλακτικά είναι ο κατάλληλος. Εξάρμωση, επιθεώρηση, επισκευή & άρμωση εξοπλισμού γίνεται σύμφωνα με τα εγχειρίδια & σωστή πρακτική. Δοκιμές θέσης εκ νέου σε λειτουργία & δοκιμές απόδοσης πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα εγχειρίδια & την σωστή πρακτική.

Πίνακας A - III/1
Σελίδα 1/8

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χρήση εργαλείων χειρός, ηλεκτρονικές & ηλεκτρικές μετρήσεις & δοκιμές εξοπλισμού για εντοπισμό βλαβών, εργασίες συντήρησης & επισκευής.	Απαιτήσεις ασφάλειας για εργασία στα ηλεκτρικά συστήματα του πλοίου. Κατασκευαστικά & λειτουργικά χαρακτηριστικά των ηλεκτρικών συστημάτων Σ.Ρ. & Ε.Ρ. & εξοπλισμού που απαντώνται σε πλοία. Κατασκευή & πραγματοποίηση ηλεκ-τρικών δοκιμών & του εξοπλισμού μετρήσεων.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη εκπ/ση δεξιοτήτων συνεργείου .2 εγκεκριμένη πρακτική πείρα & δοκιμασίες.	Ικανοποιητική εφαρμογή των διαδικασιών ασφάλειας. Επιλογή & χρησιμοποίηση εξοπλισμού είναι η πρέπουσα & η ερμηνεία των αποτελεσμάτων είναι ακριβής. Επιλογή & διαδικασίες για την πραγ-ματοποίηση επισκευών & συντήρη-σης είναι σύμφωνη με τα εγχειρίδια & την καλή πρακτική. Εκ νέου θέση σε λειτουργία & δοκιμές απόδοσης του εξοπλισμού & συστημάτων που τίθενται εκ νέου σε λειτουργία ύστερα από επισκευή είναι σύμφωνη με τα εγχειρίδια & την καλή πρακτική.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/1
Σελίδα 2/9

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διατήρηση ασφαλούς φυλακής μηχανοστασίου.	Λεπτομερής γνώση των βασικών αρχών που πρέπει να τηρούνται κατά την τήρηση φυλακής μηχανοστασίου που περιλαμβάνουν: .1 καθήκοντα που είναι σχετικά με την ανάληψη & αποδοχή φυλακής .2 συνηθισμένα καθήκοντα που αναλαμβάνονται κατά την διάρκεια φυλακής .3 συντήρηση του ημερολογίου μηχανοστασίου & η σημασία των μετρήσεων που λαμβάνονται .4 καθήκοντα που είναι σχετικά με την αλλαγή φυλακής.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπαιδευτικού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται .4 εγκεκριμένη εκπ/ση σε εξοπλισμού εργαστηρίου.	Η διεξαγωγή, αλλαγή & απαλλαγή φυλακής συμμορφώνεται με αποδεκτές αρχές & διαδικασίες. Η συχνότητα & έκταση της παρακολούθησης του μηχανολογικού εξοπλισμού & συστημάτων συμμορφώνεται με τις υποδείξεις του κατασκευαστού & τις αποδεκτές αρχές & διαδικασίες περιλαμβανομένων των βασικών αρχών που πρέπει να τηρούνται κατά την τήρηση φυλακής μηχανοστασίου Σωστή καταγραφή τηρείται των κινήσεων & δραστηριοτήτων που αφορούν τα μηχανολογικά συστήματα του πλοίου.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/1
Σελίδα 3/9

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διατήρηση ασφαλούς φυλακής μηχανοστασίου. (συνεχίζεται)	Διαδικασίες ασφάλειας & κατάστασης ανάγκης, αλλαγή όλων των συστημάτων από τον τηλε έλεγχο/αυτόματο έλεγχο σε τοπικό έλεγχο. Προληπτικά μέτρα ασφάλειας που πρέπει να τηρούνται κατά την διάρκεια της φυλακής & άμεσες ενέργειες που πρέπει να γίνονται σε περίπτωση πυρκαιάς ή ατυχήματος με ιδιαίτερη αναφορά στα συστήματα πετρελαίου.		
Χρήση της Αγγλικής γραπτά & προφορικά.	Επαρκής γνώση της Αγγλικής γλώσσας για να είναι σε θέση ο αξιωματικός να χρησιμοποιήσει μηχανολογικές εκδόσεις & να εκτελεί τα καθήκοντά του σαν μηχανικός.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτικές οδηγίες.	Οι εκδόσεις αγγλικής γλώσσας που είναι σχετικές με τα καθήκοντα μηχανής ερμηνεύονται σωστά. Οι επικοινωνίες είναι σαφείς & κατανοητές.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/1
Σελίδα 4/8

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χειρισμός κύριας μηχανής & βοηθητικών μηχανημάτων & των σχετικών συστημάτων ελέγχου.	Κύρια & βοηθητικά μηχανήματα: .1 προετοιμασία κύριας μηχανής & προετοιμασία βοηθητικών μηχανημάτων προκειμένου να τεθούν σε λειτουργία .2 λειτουργία ατμολεβήτων, περιλαμβανομένων των συστημάτων καύσης .3 μέθοδοι ελέγχου της στάθμης του νερού στους ατμολέβητες & οι απαραίτητες ενέργειες όταν η στάθμη του νερού δεν είναι η συνήθης .4 εντοπισμός κοινών ανωμαλιών σε μηχανήματα & εγκατάσταση μηχανής στο μηχανοστάσιο & λεβητοστάσιο & τα απαραίτητα μέτρα για να προληφθεί βλάβη.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατατέ- ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται .4 εγκεκριμένη εκπ/ση σε εξοπλισμού εργαστηρίου.	Εργασίες προγραμματίζονται & πραγματοποιούνται σύμφωνα με καθιερωμένους κανόνες & διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια των εργασιών ώστε να αποφευχθεί η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αποκλίσεις από το κανονικό εντοπίζονται σύντομα. Η απόδοση της εγκατάστασης & των μηχανικών συστημάτων πληροί με συνέπεια τις απαιτή-σεις περιλαμβανομένων των διατα-γών της γέφυρας ως προς την αλλα-γή της ταχύτητας & κατεύθυνσης. Τα αίτια των ανωμαλιών της μηχανής εντοπίζονται σύντομα & οι ενέργειες σχεδιάζονται έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η ολική ασφάλεια του πλοίου & της εγκατάστασης ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες & καταστάσεις.
Λειτουργία συστημάτων άντλησης και συναφών συστημάτων ελέγχου.	Συστήματα αντλιών: .1 συνήθεις εργασίες άντλησης .2 χειρισμός των συστημάτων αντλιών, σεντινών, έρματος & φορτίου	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέ- ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται .4 εγκεκριμένη εκπ/ση σε εξοπλισμό εργαστηρίου..	Εργασίες προγραμματίζονται & εκτελούνται σύμφωνα με καθιερωμένους κανόνες & διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια των εργασιών & να αποφεύγεται ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Πίνακας Α - III/1 Σελίδα 6/9

Λειτουργία: Συντήρηση και επισκευή σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διατήρηση των ναυτικών μηχανημάτων συστημάτων περιλαμβανομένων & των συστημάτων ελέγχου.	Ναυτικά συστήματα. Κατάλληλες βασικές μηχανολογικές γνώσεις & δεξιότητες. Ασφάλεια & διαδικασίες ανάγκης. Απαιτείται ασφαλής απομόνωση του ηλεκτρικού & άλλων τύπων εγκαταστάσεων προτού επιτραπεί στο προσωπικό η εργασία σε τέτοια εγκατάσταση ή εξοπλισμό. Ανάληψη εργασιών συντήρησης & επισκευών στην εγκατάσταση & τον εξοπλισμό.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται. .4 εγκεκριμένη εκπ/ση εξοπλισμό εργαστηρίου.	Απομόνωση, εξάρμωση & άρμωση εγκατάστασης & εξοπλισμού είναι σύμφωνα με αποδεκτές πρακτικές & διαδικασίες. Ενέργειες που λαμβάνονται οδηγούν στην αποκατάσταση της εγκατάστασης & γίνονται με μέθοδο που είναι η καταλληλότερη υπό τις επικρατούσες συνθήκες & περιστάσεις.

Λειτουργία: Ηλεκτρολογία, Ηλεκτρονική και Αυτοματισμός σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χειρισμός εναλλακτών, γεννητριών & συστημάτων ελέγχου.	Εγκατάσταση γεννήτριας. Αντίστοιχες βασικές ηλεκτρολογικές γνώσεις & δεξιότητες. Προετοιμασία, εκκίνηση, ζεύξη & αλλαγή εναλλακτήρων ή γεννητριών. Εντοπισμός των κοινών βλαβών & μέτρων για την πρόληψη ζημιών. Συστήματα ελέγχου. Εντοπισμός των κοινών βλαβών & μέτρων για την πρόληψη ζημιών.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέ- ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται .4 εγκεκριμένη εκπ/ση σε εξοπλισμό εργαστηρίου.	Οι εργασίες προγραμματίζονται & εκτελούνται σύμφωνα με καθιερωμένους κανόνες & διαδικασίες για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια των εργασιών.

Πίνακας Α-III/1 Σελίδα 6/9

Λειτουργία: Ελεγχος της λειτουργίας του πλοίου και επιμέλεια των επιβαινόντων σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Εξασφάλιση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις πρόληψης ρύπανσης.	Πρόληψη ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον. Γνώση των προληπτικών μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται για να προληφθεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αντιρρυπαντικές διαδικασίες & όλος ο σχετικός εξοπλισμός.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέ- ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου.	Διαδικασίες παρακολούθησης των εργασιών στο πλοίο & εξασφάλιση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της MARPOL τηρούντου πλήρως.
Διατήρηση της αξιοπλοΐας του πλοίου.	Ευστάθεια πλοίου. Γνώση & εφαρμογή πινάκων της ευστάθειας & λειτουργική διαγωγής & τάσεων, διαγραμμάτων & εξοπλισμού υπολογισμού τάσεων. Κατανόηση των βασικών αρχών της υδατοστοχούς ακεραιότητας. Κατανόηση των βασικών ενεργειών που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση μερικής απώλειας της ακέραίας πλευστότητας. Κατασκευή πλοίου. Γενική γνώση των κυρίων κατασκευαστικών μελών ενός πλοίου & των σωστών ονομάτων των διαφόρων μερών.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέ- ρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται .4 εγκεκριμένη εκπ/ση σε εξοπλισμό εργαστηρίου.	Οι συνθήκες ευστάθειας είναι σύμφωνες με τα κριτήρια ακεραίας ευστάθειας του IMO κάτω από όλες τις συνθήκες φόρτωσης. Ενέργειες για να εξασφαλισθεί & διατηρηθεί η υδατοστεγής ακεραιότητα του πλοίου συμφωνούν με την αποδεκτή πρακτική.

Πίνακας Α - III/1
Σελίδα 7/9

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Πρόληψη, έλεγχος & πυρόσβεση σε πλοίο.	Συσκευές πρόληψης & πυρόσβεσης. Γνώση πρόληψης πυρκαιάς. Ικανότης οργάνωσης γυμνασίων πυρκαιάς. Γνώση των κατηγοριών & χημεία της φωτιάς. Γνώση συστημάτων πυρόσβεσης. Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση πυρκαιάς, περιλαμβα-νομένων & πυρκαιών που εμπλέκο-νται συστήματα πετρελαίου.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση & πείρα πυρόσβεσης ως καθορίζονται στο μέρος A-VI/3.	Ο τύπος & η κλίμακα του προβλήματος εντοπίζονται σύντομα & οι αρχικές ενέργειες είναι σύμφωνες με τη διαδικασία επείγοντος & τα σχέδια ανάγκης για το πλοίο. Εκκένωση, κλείσιμο ανάγκης & διαδικασίες απομόνωσης είναι κατάλληλος για την φύση του επείγοντος πραγματοποιούνται γρήγορα. Η σειρά προτεραιότητας & τα επίπεδα & χρονικά όρια αναφορών & ενημέρωσης του προσωπικού που επιβαίνει είναι σχετικά με τη φύση του επείγοντος & αντικατοπτρίζουν το επείγον του προβλήματος.
Χειρισμός συσκευών διάσωσης.	Διάσωση. Ικανότητα οργάνωσης γυμνασίων εγκατάλλειψης πλοίου & γνώση της λειτουργίας των σκαφών επιβίωσης & των λέμβων διάσωσης, των συσκευών καθαίρεσής τους & ρυθμίσεις, & του εξοπλισμού τους, περιλαμβανομένων των ραδιοσυσκευών διάσωσης, δορυφορικά EPIRBs, SARTs στολών κατάδυσης & βοηθημάτων θερμικής προστασίας. Γνώση τεχνικών επιβίωσης στη θάλασσα.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση & πείρα ως καθορίζονται στο μέρος A-VI/2 παράγραφοι 1 έως 4.	Ενέργειες σε ανταπόκριση εγκατάλειψης πλοίου & οι καταστάσεις επιβίωσης είναι οι πρέπουσες για τις επικρατούσες συνθήκες & καταστάσεις & συμμορφώνονται με αποδεκτές πρακτικές ασφαλείας & πρότυπα.

Πίνακας A - III/1
Σελίδα 8/9

Λειτουργία:Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Εφαρμογή ιατρικών πρώτων βοηθειών σε πλοίο.	Ιατρικές βοήθειες. Πρακτική εφαρμογή των ιατρικών οδηγιών & συμβουλών που λαμβάνονται μέσω ασυρμάτου περιλαμβανομένης της ικανότητας λήψης αποτελεσματικών μέτρων που βασίζονται σε τέτοιες γνώσεις σε περίπτωση ατυ-χημάτων ή ασθενειών που είναι πιθα νόν να συμβούν σε ένα πλοίο.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση όπως καθορίζονται στο μέρος A-VI/4 παράγραφοι 1 έως 3.	Εντοπισμός του πιθανού αιτίου, φύσης & έκτασης των τραυματισμών ή συνθηκών είναι ταχύς & η θεραπεία ελαχιστοποιεί την άμεση απειλή τη ζωή.
Παρακολούθηση της συμμόρφωσης με νομοθετικές απαιτήσεις.	Βασικές λειτουργικές γνώσεις των σχετικών συμ-βάσεων του ΙΜΟ που αφορούν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα & την προστασία του θαλασσίου περι-βάλλοντος.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εξετάσεις ή εγκεκριμένη εκπαίδευση.	Νομοθετικές απαιτήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια της ζωής στη θά-λασσα & την προστασία του θαλάσ-σιου περιβάλλοντος εντοπίζονται σωστά.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/1
Σελίδα 9/9

ΜΕΡΟΣ Α - III/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποίηση πρώτων μηχανικών και δεύτερων μηχανικών σε πλοία των οποίων η κύρια μηχανή πρόωσης είναι ισχύος 3.000 KW και άνω

Πρότυπο Ικανότητος

1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σαν πρώτος και δεύτερος μηχανικός ωκεανοπόρων πλοίων των οποίων η κύρια μηχανή πρόωσης είναι 3.000 KW ισχύος πρόωσης και άνω θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα να αναλάβει σε διοικητικό επίπεδο τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στη στήλη 1 του πίνακα A-III/2.

2. Η ελάχιστη γνώση, κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται για πιστοποίηση παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα A-III/2 . Αυτή περιλαμβάνει, διευρύνει και επεκτείνει σε βάθος τα θέματα που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A-III/1 για αξιωματικούς που είναι υπεύθυνοι φυλακής μηχανοστασίου.

3. Έχοντας κατά νου ότι ο δεύτερος μηχανικός θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβει τις ευθύνες του πρώτου μηχανικού οποτεδήποτε, η αξιολόγηση σε αυτά τα θέματα θα σχεδιάζεται ούτως ώστε να ελέγχει την ικανότητα του υποψηφίου να αφομοιώσει όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που έχουν επιπτώσεις στην ασφαλή λειτουργία των μηχανημάτων του πλοίου και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

4. Το επίπεδο γνώσεων των θεμάτων που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A-III/2 θα είναι επαρκές για να είναι σε θέση ο υποψήφιος να υπηρετήσει με την ειδικότητα του πρώτου ή δευτέρου
μηχανικού

5. Εκπαίδευση και πείρα για την απόκτηση του απαραίτητου επιπέδου θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας θα λαμβάνει υπόψη τις σχετικές απαιτήσεις αυτού του μέρους και τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος B αυτού του Κώδικα.

6. Η Αρχή μπορεί να παραλείψει απαιτήσεις γνώσεων για τύπους προωστηρίου εγκατάστασης που είναι διαφορετική από εκείνες για τις οποίες το πιστοποιητικό που πρόκειται να απονεμηθεί θα ισχύει. Πιστοποιητικό που εκδόθηκε κατ' αυτό το τρόπο δεν θα ισχύει για οποιαδήποτε κατηγορία εγκατάστασης μηχανοστασίου που έχει παραλειφθεί έως ότου ο μηχανικός αποδείξει ότι είναι ικανός όσον αφορά αυτές τις απαιτήσεις γνώσεων. Οποσδήποτε περιορισμός θα αναφέρεται για πιστοποίηση στο πιστοποιητικό και στην οπισθογράφιση.

7. Κάθε υποψήφιος θα απαιτείται να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία θα προκύπτει ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητος που παρατίθενται σε πίνακα στις στήλες 3 και 4 του πίνακα A-III/2.

Παράκτιοι Πλόες

8. Το επίπεδο γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας που απαιτείται σύμφωνα σε διαφορετικά μέρη παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A-III/2 μπορεί να ποικίλουν για αξιωματικούς πλοίων με περιορισμένη ισχύς πρόωσης που εκτελούν παράκτιους πλόες, ως θεωρείται απαραίτητο, έχοντας κατά νουν την επίπτωση στην ασφάλεια όλων των πλοίων που ενδεχομένως ευρίσκονται στην ίδια θαλάσσια περιοχή. Οποιοσδήποτε τέτοιος περιορισμός θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό και στην οπισθογράφηση.

Πίνακας Α-ΙΙΙ/2

Προδιαγραφή του ελάχιστου προτύπου ικανότητας για πρώτους και δεύτερους μηχανικούς πλοίων που κινούνται από κύρια μηχανή πρόωσης 3000 KW ισχύος πρόωσης και άνω.

Λειτουργία: Ναυτική μηχανολογία σε διοικητικό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Σχεδιασμός & πρόγραμματισμός επιχειρήσεων.	Θεωρητικές γνώσεις. Θερμοδυναμική & μεταφορά θερμότητας. Μηχανική & υδρομηχανική. Λειτουργικές αρχές των εγκαταστάσεων ισχύος του πλοίου (ντίζελ, ατμός, & αεριοστρόβιλος) & ψύξη.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται.	Ο σχεδιασμός & ο προετοιμασία των επιχειρήσεων είναι κατάλληλος για τις παραμέτρους σχεδίασης της εγκατάστασης ισχύος & τις απαιτήσεις του ταξιδίου.
Εκκίνηση & σταμάτημα των κυρίων μηχανώνπρόωσης & βοηθητικών μηχανημάτων περιλαμβανομένων των σχετικών συστημάτων.	Φυσικές & χημικές ιδιότητες καυσίμων & λιπαντικών. Τεχνολογία των υλικών. Ναυπήγηση & κατασκευή πλοίου πε-ριλαμβανομένου του ελέγχου ζημιών	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται.	Οι μέθοδοι προετοιμασίας εκκίνησης & διάθεσης των καυσίμων, λιπαντικών, ύδατος ψύξης & αέρα είναι οι πλέον κατάλληλες. Ο έλεγχος των πιέσεων, θερμοκρασιών & στροφών κατά την διάρκεια της εκκίνησης & προθέρμανσης είναι σύμφωνος με τις τεχνικές προδιαγραφές & τα συμφωνηθέντα σχέδια εργασίας. Η επίβλεψη της κυρίας εγκατάστασης πρόωσης & των βοηθητικών συστημάτων είναι επαρκής για να διατηρηθούν ασφαλείς συνθήκες λειτουργίας. Οι μέθοδοι προετοιμασίας του σταματήματος & επίβλεψης του κρυώματος της μηχανής είναι οι πλέον προσήκουσες.

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Λειτουργία, παρακολούθηση & αξιολόγηση της απόδοσης & ικανότητας της μηχανής.	Πρακτικές γνώσεις. Λειτουργία & συντήρηση. .1 ναυτικών μηχανών Diesel .2 ναυτικής εγκ/σης πρόωσης ατμού .3 ναυτικοί αεροστρόβιλοι.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται.	Οι μέθοδοι μέτρησης της ικανότητας φόρτισης των μηχανών είναι σύμφωνες με τις τεχνικές προδιαγραφές. Η απόδοση ελέγχεται σε σύγκριση με εντολές της γέφυρας. Τα επίπεδα απόδοσης είναι σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές.
Διατήρηση της ασφάλειας εξοπλισμού, συστημά των υπηρεσιών μηχανής.	Λειτουργία & συντήρηση βοηθητικών μηχανημάτων, περιλαμβανομένων των συστημάτων σωληνώσεων & αντλιών & βοηθητικής εγκατάστασης & συστημάτων πηδαλιουχίας. Λειτουργία, δοκιμή & συντήρηση των συστημάτων ελέγχου. Λειτουργία & συντήρηση του εξοπλισμού χειρισμού φορτίου & μηχανημάτων καταστρώματος.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου.	Οι ρυθμίσεις που για την εξασφάλιση την ασφαλή & αποδοτική λειτουργία & κατάσταση της μηχανολογικής εγκα τάστασης είναι κατάλληλες για όλους τους τρόπους λειτουργίας.

Πίνακας Α - III/2
Σελίδα 2/8

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διαχείριση καυσίμων & εργασίες έρματος.	Λειτουργία & συντήρηση των μηχανημάτων περιλαμβανομένων αντλιών & συστημάτων σωληνώσεων.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται.	Οι εργασίες καυσίμων & ερματισμού πλήρουν τις επιχειρησιακές απαιτήσεις & γίνονται έτσι που να προλαμβάνεται η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
Χρησιμοποίηση συστημάτων εσωτερικής επικοινωνίας.	Λειτουργία όλων των συστημάτων εσωτερικής επικοινωνίας του πλοίου	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται. .4 εγκεκριμένη εκπ/ση σε εξοπλισμό εργαστηρίου.	Η εκπομπή & λήψη μηνυμάτων είναι με συνέπεια επιτυχής. Η καταγραφή επικοινωνιών είναι πλήρης, ακριβής & σύμφωνη με νομοθετικές απαιτήσεις.

Πίνακας Α - III/2
Σελίδα 3/8

Λειτουργία: Ηλεκτρολογία, ηλεκτρονικά και αυτοματισμοί σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χειρισμός ηλεκτρικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού ελέγχου.	*Θεωρητικές γνώσεις.* Ναυτική ηλεκτρική τεχνολογία, ηλεκτρονικά & ηλεκτρικός εξοπλισμος. Βασικές αρχές αυτοματισμού, όργανα & συστήματα ελέγχου.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικ-τικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται. .4 εγκεκριμένη εκπ/ση εξοπλισμού.	Η λειτουργία του εξοπλισμού και συστήματος είναι σύμφωνη με τα εγχειρίδια λειτουργίας. Τα επίπεδα απόδοσης είναι σύμφω-να με τις τεχνικές προδιαγραφές.
Δοκιμή, εντοπισμός σφαλμάτων, συντήρηση & αποκατάσταση του ηλεκτρικού - ηλεκτρονικού εξοπλισμού ελέγχου σε επιχειρησιακή κατάσταση.	*Πρακτικές γνώσεις.* Λειτουργία, δοκιμή & συντήρηση ηλεκτρικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού ελέγχου περιλαμβανομένης της διαγνωστικής σφαλμάτων.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικ-τικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατω-τέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου εφαρμόζεται. .4 εγκεκριμένη εκπ/ση εξοπλισμού.	Οι δραστηριότητες συντήρησης σχεδιάζονται σωστά σύμφωνα με τεχνικές, νομοθετικές, ασφαλείς και διαδικαστικές προδιαγραφές. Η επίπτωση ανομαλιών στην σχετική εγκατάσταση και συστήματα εντοπίζεται με ακρίβεια, τα τεχνικά σχέδια του πλοίου ερμηνεύονται σωστά όργανα μέτρησης και τα μέτρα που λαμβάνονται είναι αιτιολογημένα.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/2
Σελίδα 4/8

Λειτουργία: Συντήρηση και επισκευές σε διοικητικό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Οργάνωση ασφαλών διαδικασιών επισκευών & συντήρησης.	*Θεωρητικές γνώσεις.* Πρακτική ναυτικής μηχανολογίας. Πρακτικές γνώσεις. Οργάνωση & εκτέλεση ασφαλών διαδικασιώνεπισκευών & συντήρησης.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση συνεργείου.	Δραστηριότητες συντήρησης προγραμματίζονται και εκτελούνται σωστά σύμφωνα με τεχνικές, νομοθετικές & ασφαλείς διαδικαστικές προδιαγραφές. Κατάλληλα σχέδια, προδιαγραφές, υλικά & εξοπλισμός είναι διαθέσιμα για επισκευές & συντήρηση. Τα μέτρα που λαμβάνονται οδηγούν στην αποκατάσταση της εγκ/σης δια της πλέον κατάλληλης μεθόδου.
Ανίχνευση & εντοπισμός του αιτίου ανωμαλιών μηχανήματος & αποκατάσταση βλαβών.	*Πρακτικές γνώσεις.* Εντοπισμός δυσλειτουργιών μηχανημάτων, εντοπισμός ανωμαλιών & ενέργειες για να προληφθεί ζημία.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται.	Μέθοδοι σύγκρισης πραγματικών επιχειρησιακών συνθηκών είναι σύμφωνες με τις συνιστώμενες πρακτικές & διαδικασίες. Ενέργειες & αποφάσεις είναι σύμφωνες με τις συνιστώμενες προδιαγραφές λειτουργίας & περιορισμούς.
Εξασφάλιση ασφαλών πρακτικών εργασίας.	*Πρακτικές γνώσεις.* Ασφαλείς πρακτικές εργασίες.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου.	Οι πρακτικές εργασίας είναι σύμφωνες με τις νομοθετικές απαιτήσεις, κώδικες πρακτικές, άδειες εργασίας & περιβαλλοντολογικά ενδιαφέροντα.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/2
Σελίδα 5/8

Λειτουργία: Ελεγχος και λειτουργία του πλοίου και επιμέλεια των επιβαινόντων σε διοικητικό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελεγχος διαγωγής, ευστάθειας & τάσεων.	Κατανόηση των βασικών αρχών κατασκευής πλοίου & των θεωριών & παραγόντων που επιδρούν στην διαγωγή & ευστάθεια & των απαραίτητων μέτρων για να διατηρηθεί η διαγωγή & ευστάθεια. Γνώση της επίπτωσης στην διαγωγής & ευστάθεια ενός πλοίου σε περί-πτωση ζημίας & ύστερα από κατάκ-λυση ενός τμήματος & μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται. Γνώση των συστάσεων του IMO όσον αφορά την ευστάθεια πλοίου.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται.	Συνθήκες ευστάθειας τάσεων τηρούνται πάντοτε εντός των ορίων ασφάλειας.
Παρακολούθηση & έλεγχος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας & μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα & την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.	Γνώση της σχετικής διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας που έχει ενσωματωθεί σε διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις. Ιδιαίτερη προσοχή θα δίδεται στα εξής θέματα: .1 πιστοποιητικά & άλλα έγγραφα που απαιτείται να υπάρχουν στα πλοία σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις πως μπορούν να λαμβάνονται & η χρονική περίοδος της νομίμου ισχύος τους.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία. .2 εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου. .3 εγκεκριμένη εκπ/ση εξομοιωτή όπου απαιτείται.	Διαδικασίες για την παρακολούθηση των λειτουργιών & την συντήρηση είναι σύ-μφωνες με τις απαιτήσεις της νομο-θεσίας. Ενδεχόμενη μη συμμόρφωση διαπιστώνεται σύντομα & πλήρως. Απαιτήσεις ανανέωσης & παράτασης πιστοποιητικών εξασφαλίζουν συνε-χιζόμενη ισχύ των υπό επιθεώρηση μερών & εξοπλισμού.

Πίνακας Α - III/2
Σελίδα 6/8

Λειτουργία: Ελεγχος και λειτουργία του πλοίου και επιμέλεια των επιβαινόντων σε διοικητικό επίπεδο.

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παρακολούθηση & έλεγχος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας & μέτρα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα & την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. (συνεχίζεται).	.2 ευθύνες σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης Γραμμών Φόρτωσης .3 ευθύνες σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης Ασφάλειας της Ζωής στην Θάλασσα .4 ευθύνες σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πλοία .5 ναυτιλιακές δηλώσεις περί της υγείας & οι απαιτήσεις των Διεθνών Κανόνων Υγείας .6 ευθύνες σύμφωνα με τα διεθνή όργανα που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του πλοίου, επιβατών, πληρώματος ή φορτίου .7 μέθοδος & βοηθήματα πρόληψης ρύπανσης του περιβάλλοντος από πλοία .8 γνώση της Εθνικής νομοθεσίας περί θέσης σε ισχύ διεθνών συμφωνιών & συμβάσεων.		

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διατήρηση της ασφάλειας & τάξης στο πλοίο, πλήρωμα & επιβάτες & της λειτουργικότητας των συστημάτων διάσωσης, πυρόσβεσης & λοιπής ασφάλειας.	Λεπτομερής γνώση των κανονισμών των συσκευών διάσωσης (Διεθνής Σύμβαση της Ασφάλειας της Ζωής στη Θάλασσα). Οργάνωση γυμνασίων πυρκαιάς & εγκατάλειψης πλοίου. Διατήρηση της επιχειρησιακής κατάστασης των συστημάτων διάσωσης, πυρόσβεσης & λοιπών συστημάτων ασφαλείας. Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την προστασία & ασφάλεια όλων των επιβαινόντων σε κατάσταση ανάγκης. Μέτρα περιορισμού της ζημίας & διάσωσης του πλοίου ύστερα από πυρκαιά, έκρηξη, σύγκρουση ή προσάραξη.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτικές οδηγίες & εγκεκριμένη εκπ/ση & πείρα κατά την υπηρεσία.	Διαδικασίες παρακολούθησης των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαιάς & ασφάλειας εξασφαλίζουν ότι όλοι οι συναγερμοί εντοπίζονται έγκαιρα & λαμβάνονται μέτρα σύμφωνα με καθιερωμένες διαδικασίες ανάγκης.
Ανάπτυξη σχεδίων ανάγκης & ελέγχου ζημιών & χειρισμός καταστάσεων ανάγκης.	Κατασκευή πλοίου, περιλαμβανομένου του ελέγχου ζημιών. Μέθοδοι & βοηθήματα για πρόληψη πυρκαιάς, ανίχνευση & πυρόσβεση. Λειτουργίες & χρήση συσκευών διάσωσης.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση & πείρα κατά την υπηρεσία.	Οι διαδικασίες ανάγκης είναι σύμφω-νες με τα θεσπισθέντα σχέδια για καταστάσεις ανάγκης.
Οργάνωση & διαχείριση πληρώματος.	Γνώση περί διοίκησης προσωπικού, οργάνωσης & εκπ/σης σε πλοία. Γνώση των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων & συστάσεων & της σχετι-κής εθνικής νομοθεσίας.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση & πείρα κατά την υπηρεσία.	Στο πλήρωμα καθορίζονται καθήκοντα & ενημερώνεται για τα αναμενόμενα πρότυπα εργασίας & συμπεριφοράς κατά τρόπο κατάλληλο προς τα ενδιαφερόμενα άτομα. Οι αντικειμενικοί σκοποί και δραστηριότητες εκπ/σης βασίζονται σε αξιολόγηση της τρέ-χουσας ικανότητας, δυνατοτήτων & επιχειρησιακών απαιτήσεων.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/2
Σελίδα 8/8

ΜΕΡΟΣ Α - ΙΙΙ/3

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποίηση πρώτων και δεύτερων μηχανικών πλοίων των οποίων η προωστήρια ισχύς της κύριας μηχανής είναι μεταξύ 750 KW και 3000 KW προωστήριας ισχύος.

Πρότυπο ικανότητας

1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σαν πρώτος μηχανικός και δεύτερος μηχανικός ωκεανοπόρου πλοίου που κινείται με κύρια μηχανή προωστήριας ισχύος μεταξύ 750 KW και 3000 KW ισχύος θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα ανάληψης σε διοικητικό επίπεδο τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα Α - ΙΙΙ/2.

2. Η ελάχιστη γνώση κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται για πιστοποίηση παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα Α - ΙΙΙ/2. Αυτό περιλαμβάνει, διευρύνει και επεκτείνει σε βάθος τα θέματα που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα Α - ΙΙΙ/1 για αξιωματικούς υπεύθυνους φυλακής μηχανοστασίου σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή καθορισθέντες αξιωματικούς καθηκόντων σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο.

3. Έχοντας κατά νου ότι ο δεύτερος μηχανικός θα είναι σε θέση να αναλάβει τις ευθύνες του πρώτου μηχανικού οποτεδήποτε, η αξιολόγηση στα θέματα αυτά θα σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο που να δοκιμάζεται η ικανότητα του υποψηφίου να αφομοιώσει όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες που έχουν επιπτώσεις στην ασφαλή λειτουργία των μηχανημάτων του πλοίου και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

4. Το επίπεδο γνώσεων των θεμάτων που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα Α - ΙΙΙ/2 μπορεί να μειωθεί αλλά θα είναι επαρκές ούτως ώστε να είναι σε θέση ο υποψήφιος να υπηρετήσει υπό την ειδικότητα του πρώτου μηχανικού ή δεύτερου μηχανικού στο εύρος ισχύος πρόωσης που καθορίζεται σε αυτό το μέρος.

5. Εκπαίδευση και πείρα για να επιτευθεί το απαιτούμενο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας θα λάβει υπόψη της τις σχετικές απαιτήσεις αυτού του μέρους και τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος Β αυτού του Κώδικα.

6. Η Αρχή μπορεί να παραλείψει απαιτήσεις γνώσεων για τύπους προωστήριας μηχανής εκτός από εκείνες τις εγκαταστάσεις μηχανών για τις οποίες θα ισχύει το πιστοποιητικό που πρόκειται να εκδοθεί. Πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί κατ'αυτό τον τρόπο δεν θα ισχύει για οποιαδήποτε κατηγορία εγκατάστασης μηχανών έχει παραλειφθεί έως ότου ο αξιωματικός μηχανής αποδείξει ότι είναι ικανός για αυτή. Οποιοσδήποτε περιορισμός τέτοιας φύσης θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό και στην οπισθογράφιση.

7. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά το ότι έχει επιτύχει το επίπεδο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και των κριτηρίων αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στην στήλη 3 και 4 του πίνακα Α - ΙΙΙ/2.

Παράκτιοι Πλόες

8. Το επίπεδο γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας που απαιτείται από τα διαφορετικά μέρη που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα Α - ΙΙΙ/2 και τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.1.1 και 2.1.2 του κανονισμού ΙΙΙ/3 μπορεί να ποικίλλουν για αξιωματικούς πλοίων που εκτελούν παράκτιους πλόες, εάν θεωρείται απαραίτητο, έχοντας κατά νου την επίπτωση στην ασφάλεια όλων των πλοίων που μπορεί να κινούνται στην ίδια θαλάσσια περιοχή. Οποιοσδήποτε περιορισμός τέτοιας φύσης θα αναφέρεται στο πιστοποιητικό και στην θεώρηση

ΜΕΡΟΣ Α - ΙΙΙ/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για πιστοποίηση μελών πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή έχουν ορισθεί να εκτελούν καθήκοντα σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο

Πρότυπο ικανότητας

1. Κάθε μέλος πληρώματος που είναι μέλος φυλακής μηχανοστασίου σε ωκεανοπόρο πλοίο θα απαιτείται να επιδείξει την ικανότητα εκτέλεσης δραστηριότητας ναυτικής μηχανολογίας σε επίπεδο υποστήριξης όπως καθορίζεται στην στήλη 1 του πίνακα Α - ΙΙΙ/4.

2. Οι ελάχιστες γνώσεις, κατανόηση και ικανότητα που απαιτείται από μέλη του πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής μηχανοστασίου παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα Α - ΙΙΙ/4

3. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά το ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που καθορίζονται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα Α - ΙΙΙ/4. Η αναφορά σε " πρακτική δοκιμή " στην στήλη 3 μπορεί να περιλαμβάνει εγκεκριμένη εκπαίδευση ξηράς όπου οι σπουδαστές υφίστανται πρακτική δοκιμασία.

4. Όπου δεν υπάρχουν πίνακες ικανότητας για το επίπεδο υποστήριξης όσον αφορά ορισμενες δραστηριότητες, παραμένει ευθύνη της Αρχής να προσδιορίσει τις κατάλληλες απαιτήσεις εκπαίδευσης, αξιολόγησης και πιστοποίησης που πρόκειται να εφαρμοσθούν σε προσωπικό που έχει ορισθεί για να εκτελεί εκείνες τις λειτουργίες σε επίπεδο υποστήριξης

Πίνακας Α-ΙΙΙ/4

Προδιαγραφή του ελάχιστου πρότυπου ικανότητας μελών πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής μηχανοστασίου.
Λειτουργία: Ναυτική μηχανολογία σε επίπεδο υποστήριξης.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Εκτέλεση συνήθους φυλακής που αρμόζει στα καθήκοντα μέλους πληρώματος που αποτελεί μέρος φυλακής μηχανοστασίου. Κατανόηση εντολών & να γίνεται ο ίδιος κατανοητός σε θέματα σχετικά με τα καθήκοντα φυλακής.	Ορολογία που χρησιμοποιείται σε χώρους μηχανημάτων & ονομασία μηχανημάτων & εξοπλισμού. Διαδικασίες τήρησης φυλακής μηχανοστασίου. Ασφαλείς πρακτικές εργασίας όπως σχετίζονται με εργασίες του μηχανοστασίου. Βασικές διαδικασίες προστασίας του περιβάλλοντος. Χρήση του κατάλληλου συστήματος ενδοεπικοινωνιών. Συστήματα συναγερμών μηχανοστασίου & η ικανότητα διάκρισης μεταξύ διαφόρων συναγερμών, με ιδιαίτερη αναφορά στους συναγερμούς πυρόσβεσης με αέριο.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπαιδευτικού πλοίου .3 πρακτική δοκιμασία.	Οι επικοινωνίες είναι σαφείς & περιεκτικές & οδηγίες ή αποσάφιση αναζητείται από τον αξιωματικό φυλακής όπου πληροφορίες ή οδηγίες για την φυλακή δεν γίνονται σαφώς κατανοητές. Τήρηση, παράδοση & απαλλαγή από την φυλακή είναι σύμφωνα με αποδεκτές αρχές & διαδικασίες.
Τήρηση φυλακής λέβητα: Διατήρηση της σωστής στάθμης νερού & πιέσεων ατμού.	Ασφαλής λειτουργία λεβήτων.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από ένα ή περισσότερα των κατωτέρω: .1 εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία .2 εγκεκριμένη πείρα εκπαιδευτικού πλοίου .3 πρακτική δοκιμασία.	Αξιολόγηση της κατάστασης του λέβητα είναι ακριβής & βασίζεται σε σχετικές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες από τοπικούς & μακρινούς ενδείκτες & φυσικές επιθεωρήσεις. Η σειρά & χρόνος των ρυθμίσεων διατηρούν την ασφάλεια & την άριστη απόδοση.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/4
Σελίδα 1/2

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Χειρισμός εξοπλισμού εκτάκτου ανάγκης & εφαρμογή διαδικασιών εκτάκτου ανάγκης.	Γνώση των καθηκόντων εκτάκτου ανάγκης. Οδοί διαφυγής από χώρους μηχανημάτων. Εξοικείωση με την θέση & χρήση εξοπλισμού πυρόσβεσης σε χώρους μηχανημάτων.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από επίδειξη & εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία ή εγκεκριμένη πείρα εκπ/κού πλοίου.	Η αρχική ενέργεια όταν αντιληφθεί κατάσταση ανάγκης ή μη φυσιολογική κατάσταση είναι σύμφωνη με καθιερωμένες διαδικασίες. Οι επικοινωνίες είναι πάντοτε σαφείς & περιεκτικές & οι διαταγές αναγνωρίζονται κατά τρόπο συνήθη στα πλοία.

Πίνακας Α - ΙΙΙ/4
Σελίδα 2/2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΠΡΟΤΥΠΑ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α - IV/1

Εφαρμογή

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ Α - IV/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις πιστοποίησης προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών του Παγκοσμίου Ναυτιλιακού Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS)

Πρότυπο ικανότητας

1. Η ελάχιστη γνώση, κατανόηση και επάρκεια που απαιτείται για πιστοποίηση του προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών GMDSS θα είναι επαρκείς ώστε να είναι σε θέση το προσωπικό να εκτελεί τα καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών. Οι γνώσεις που απαιτούνται για να αποκτηθεί κάθε τύπος πιστοποιητικού που ορίζεται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών θα είναι σύμφωνες με εκείνους τους κανονισμούς. Επιπρόσθετα κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα να αναλάβει τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A-IV/2.

2. Οι γνώσεις, κατανόηση και επάρκεια για θεώρηση, σύμφωνα με την Σύμβαση, των πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A - IV/2.

3. Το επίπεδο γνώσεων των θεμάτων που παρατίθενται σστην στήλη 2 του πίνακα A-IV/2 θα είναι επαρκές προκειμένου ο υποψήφιος να είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντά του.

4. Κάθε υποψήφιος θα παρέχει αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία θα προκύπτει ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας με:

.1 επίδειξη ικανότητας εκτέλεσης των εργασιών και καθηκόντων και να αναλαμβάνει τις ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A -IV/2 σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 αυτού του πίνακα, και

.2 εξέταση ή συνεχή αξιολόγηση σαν μέρος εγκεκριμένου κύκλου σπουδών εκπαίδευσης που βασίζεται σε ύλη που παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα A - IV/2.

Πίνακας A-IV/2

Προδιαγραφή του ελάχιστου προτύπου ικανότητας για χειριστές ραδιοσυσκευών GMDSS.

Λειτουργία: Ραδιοεπικοινωνίες σε επιχειρησιακό επίπεδο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Εκπομπή & λήψη πληροφοριών χρησιμοποιώντας υποσυστήματα GMDSS & ισοδύναμα & εκπλήρωση των λειτουργικών απαιτήσεων του GMDSS.	*Επιπλέον των απαιτήσεων των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών γνώση των:* .1 ραδιοεπικοινωνιών ερεύνης & διάσωσης περιλαμβανομένων των διαδικασιών του Εγχειριδίου Ερευνας & Διάσωσης Εμπορικού Πλοίου του IMO (MERSAR) .2 τα μέσα πρόληψης εκπομπής εσφαλμένων συναγερμών & οι διαδικασίες μείωσης των επιπτώσεων τέτοιων συναγερμών .3 συστήματα αναφοράς πλοίου .4 ιατρικές ραδιουπηρεσίες .5 χρήση του Διεθνούς Κώδικα Σημά των & του Πρότυπου Ναυτικού Ναυσιπλοϊκού Λεξιλογίου ως αντεκατεστάθη από τις Πρότυπες Φράσεις Ναυτικών επικοινωνιών .6 Αγγλική γλώσσα τόσο γραπτή όσο & προφορική για την επικοινωνία πληροφοριών που είναι σχετικές με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα. ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Αυτή η απαίτηση μπορεί να μειωθεί στην περίπτωση του Περιορισμένου Πιστοποιητικού Χειριστού Ραδιοσυσκευών.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική επίδειξη των επιχειρησιακών διαδικασιών χρησιμοποιώντας: .1 εγκεκριμένο εξοπλισμό .2 προσομοιωτή επικοινωνιών GMDSS όπου εφαρμόζεται .3 εξοπλισμό εργαστηρίου ραδιοεπικοινωνιών.	Εκπομπή & λήψη επικοινωνιών είναι σύμφωνη με τους διεθνείς κανονισμούς & διεργασίες & εκτελούνται αποδοτικά & αποτελεσματικά. Μηνύματα στην Αγγλική γλώσσα που είναι σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου & των επιβαινόντων & την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος διαχειρίζονται σωστά.
Παροχή υπηρεσιών ραδιοεπικοινωνιών σε καταστάσεις ανάγκης.	Η παροχή υπηρεσιών ραδιοεπικοινωνιών σε καταστάσεις ανάγκης όπως: .1 εγκατάλειψη πλοίου .2 πυρκαϊά στο πλοίο .3 μερική ή ολική κατάρρευση των εγκαταστάσεων ραδιοεπικοινωνιών. Προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου & του προσωπικού σε συσχέτιση με τους κινδύνους που σχετίζονται με τον εξοπλισμό ραδιοσυσκευών, περιλαμβανομένων των ηλεκτρικών & μη ιονίζουσας ακτινοβολίας κινδύνων.	Εξέταση & αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική επίδειξη των επιχειρησιακών διαδικασιών χρησιμοποιώντας: .1 εγκεκριμένο εξοπλισμό .2 προσομοιωτή επικοινωνιών GMDSS όπου εφαρμόζεται .3 εξοπλισμό εργαστηρίου ραδιοεπικοινωνιών.	Η ανταπόκριση πραγματοποιείται αποδοτικά & αποτελεσματικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΠΡΟΤΥΠΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΕΙ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α - V/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και προσόντα πλοιάρχων, αξιωματικών και μελών πληρώματος δεξαμενοπλοίων

Κύκλος σπουδών εξοικείωσης δεξαμενοπλοίου

1. Ο κύκλος σπουδών εξοικείωσης δεξαμενοπλοίου που αναφέρεται στην παράγραφο 1.2 του κανονισμού V/1 θα καλύπτει τουλάχιστον την διδακτέα ύλη που παρατίθεται στις παραγράφους 2 έως 7 κατωτέρω.

Χαρακτηριστικά Φορτίων

2. Μιά γενική περιγραφή περιλαμβανομένης πρακτικής επίδειξης των φυσικών ιδιοτήτων του πετρελαίου, χημικών και αερίων που μεταφέρονται χύμα, σχέση θερμοκρασίας/πίεσης ατμών, επίδραση της πίεσης στην θερμοκρασία βρασμού, εξήγηση της πίεσης κεκορεσμένου ατμού, διάχυση, μερική πίεση, όρια ευφλεκτότητας, σημείο ανάφλεξης και θερμοκρασία αυτανάφλεξης πρακτική σημασία του σημείου ανάφλεξης και του χαμηλού σημείου ανάφλεξης, απλή εξήγηση των τύπων δημιουργίας ηλεκτροστατικών φορτίων, χημικά σύμβολα και δομές, στοιχεία της χημείας των οξέων και βάσεων και χημικών αντιδράσεων γνωστών ομάδων που είναι επαρκείς για να καταστήσουν δυνατή την κατάλληλη χρήση των κωδίκων.

Τοξικότης

3. Απλή εξήγηση των αρχών και βασικών εννοιών, όρια τοξικότητας, τόσο οξείες και χρόνιες επιπτώσεις της τοξικότητας, συστεμικών δηλητηρίων και ερεθιστικών.

Κίνδυνοι

4. Εξήγηση των κινδύνων περιλαμβανομένων :

.1 κινδύνων έκρηξης και ευλεκτότητασα, όρια ευφλεκτότητας και πηγές ανάφλεξης και έκρηξης

.2 κινδύνων υγείας περιλαμβανομένων των κινδύνων επιδερμικής επαφής, εισπνοής και κατάποσης, ανεπάρκειας οξυγόνου με ιδιαίτερη αναφορά στα συστήματα αδρανούς αερίου, βλαβερών ιδιότητων του φορτίου που μεταφέρεται, ατυχήματα στο προσωπικό και οι σχετικών πρώτων βοήθειων και τι πρέπει και τι δεν πρέπει να γίνεται,

.3 κινδύνων για το περιβάλλον που καλύπτουν την επίπτωση στην ανθρώπινη και θαλάσσια ζωή από την απελευθέροση πετρελαίου, χημικών ή αερίων, επίπτωσης του ειδικού βάρους και διαλυτότητας, κίνδυνος από την μετατόπιση νέφους ατμών, επίπτωσης της πίεσης των ατμών και των ατμοσφαιρικών συνθηκών

.4 κινδύνων αντιδραστικότητας, αυτοαντίδρασης, πολυμερισμού, επιπτώσεων της θερμοκρασίας, οι προσμίξεων ως καταλύτων, αντίδρασης με τον αέρα, νερό και άλλα χημικά, και

.5 κινδύνων διάβρωσης που καλύπτουν τους κινδύνους για το προσωπικό, προσβολών σε κατασκευαστικά υλικά, επιπτώσεων της συγκέντρωσης και ανάπτυξης του υδρογόνου

Ελεγχος κινδύνων

5. Άδρανοποίηση, WATER PADDING, παράγοντες ξήρανσης και τεχνικές παρακολούθησης, αντιστατικά μέτρα, εξαερισμός, διαχωρισμός, αναστολή φορτίου και η σπουδαιότης της συμβατότητας των υλικών.

Εξοπλισμός ασφαλείας και προστασία του προσωπικού

6. Η λειτουργία και βαθμονόμηση των οργάνων μέτρησης και παρεμφερούς εξοπλισμού, εξειδικευμένες συσκευές πυρόσβεσης, αναπνευστικές συσκευές και εξοπλισμός εκκένωσης δεξαμενοπλοίων από προσωπικό, ασφαλής χρήση ιματισμού και εξοπλισμού προστασίας, χρήση συσκευών ανάπτυξης και λοιπών εξοπλισμών διάσωσης και διαφυγής.

Πρόληψη Ρύπανσης

7. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για να προληφθεί ρύπανση αέρα και ύδατος και μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαρροής περιλαμβανομένης της ανάγκης για :

.1 άμεση αναφορά όλων των σχετικών πληροφοριών στους αρμόδιους αξιωματούχους όταν διαπιστωθεί διαρροή ή όταν έχει συμβεί δυσλειτουργία η δημιουργεί κίνδυνο για διαρροή

.2 ταχεία ενημέρωση προσωπικού ανταπόκρισης που εδρεύει στην ξηρά και

.3 κατάλληλη εφαρμογή των επί του πλοίου διαδικασιών περιορισμού της ρύπανσης.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

8. Το εξειδικευμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2.2 του κανονισμού V/1 που αρμόζει στα καθήκοντα σε πετρελαιοφόρα θα παρέχει θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις των θεμάτων που καθορίζονται στις παραγράφους 9 έως 14 κατωτέρω :

Κανονισμοί και κώδικες πρακτικής

9. Εξοικείωση με τις κατάλληλες διατάξεις σκαφών διεθνών διεθνών συμβάσεων σχετικούς διεθνείς και εθνικούς κώδικες, το Εγχειρίδιο επί της Ρύπανσης από Πετρέλαιο του ΙΜΟ, τους σχετικούς οδηγούς ασφάλειας δεξαμενοπλοίων και τους σχετικούς κανονισμούς λιμένα όπως εφαρμόζονται συνήθως.

Κατασκευή και εξοπλισμός πετρελαιοφόρων

10. Εξοικείωση με δίκτυα σωληνώσεων, διατάξεις άντλησης, εξοπλισμό δεξαμενών και καταστρώματος, τύπων αντλιών φορτίου και η εφαρμογή τους σε διάφορους τύπους φορτίου, συστημάτων καθαρισμού δεξαμενών, απελευθέρωσης αερίων και αδρανοποίησης, εξαερισμός δεξαμενών φορτίου και χώρων ενδιαίτησης συστήματα μέτρησης και συναγερμοί, συστήματα θέρμανσης φορτίου και οι παράγοντες ασφάλειας των ηλεκτρικών συστημάτων.

Χαρακτηριστικά φορτίου

11. Γνώση των χημικών και φυσικών ιδιοτήτων διαφόρων φορτίων πετρελαίου

Εργασίες πλοίου

12. Υπολογισμοί φορτίου, σχέδια φόρτωσης - εκφόρτωσης, διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης περιλαμβανομένων των μεταγγίσεων από πλοίο σε πλοίο, κατάλογος ελέγχων, χρήση εξοπλισμού παρακολούθησης, σημασία της σωστής επιτήρησης του προσωπικού, εργασίες απελευθέρωσης αερίων και καθαρισμού δεξαμενών, όπου απαιτείται, διαδικασίες πλύσης δεξαμενών με αργό πετρέλαιο και η λειτουργία και συντήρηση συστημάτων αδρανούς αερίου, έλεγχος εισόδου σε αντλιοστάσια και σε κλειστούς χώρους, χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης αερίων και ασφάλειας, διαδικασίες φόρτωσης - άνω (load on top) και κατάλληλες διαδικασίες ερματισμού και αφερματισμού, πρόληψη ρύπανσης αέρα και θάλασσας.

Επισκευές και συντήρηση

13. Προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται πριν και κατά την διάρκεια εργασιών συντήρησης, περιλαμβανομένων εκείνων που έχουν επιπτώσεις στα συστήματα άντλησης, σωληνώσεων, ηλεκτρικά και ελέγχου, παράγοντες ασφαλείας που είναι απαραίτητοι κατά την εκτέλεση εργασιών εν θερμώ, έλεγχος εργασιών εν θερμώ και σωστές διαδικασίες εργασιών εν θερμώ.

Διαδικασίες Επείγουσαε φύσης

14. Η σημασία ανάπτυξης σχεδίων εκτάκτου ανάγκης πλοίου, εργασιών φορτίου, γενική διακοπή εργασιών φορτίου επείγουσας ανάγκης, ενέργειες σε περίπτωση βλάβης υπηρεσιών που είναι ουσιώδεις για το φορτίο, πυρόσβεση σε πετρελαιοφόρα, ενέργειες που έπονται σύγκρουσης, προσάραξης ή διαρροής, διαδικασίες ιατρικών πρώτων βοηθειών και η χρήση εξοπλισμού ανάνηψης , χρησιμοποίηση αναπνευστικών συσκευών για ασφαλή είσοδο και διάσωση από περίκλειστους χώρους.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

15. Το πρόγραμμα εξ ειδικευμένης εκπαίδευσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2.2 του κανονισμού V/1 που αρμόζει στα καθήκοντα σε χημικά δεξαμενόπλοια θα παρέχει θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις των θεμάτων που καθορίζονται στις παραγράφους 16 έως 21 κατωτέρω.

Κανονισμοί και κώδικες πρακτικής

16. Εξοικείωση με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις και τους σχετικούς κώδικες του IMO και εθνικούς κώδικες και τους σχετικούς οδηγούς ασφάλειας δεξαμενοπλοίων και τους σχετικούς κανονισμούς λιμένα όπως συνήθως ισχύουν.

Σχεδιασμός και εξοπλισμός χημικών δεξαμενοπλοίων

17. Σύντομη περιγραφή εξειδικευμένων διατάξεων σωληνώσεων, αντλιών και δεξαμενών, έλεγχος υπερχείλισης, τύποι αντλιών φορτίου και η εφαρμογή τους σε διάφορους τύπους φορτίου, συστήματα καθαρισμού δεξαμενών και απελευθέρωσης αερίων εξαερισμός δεξαμενών φορτίου συστήματα επιστροφής ατμών, εξαερισμός χώρων ενδιαίτησης, αερόφρακτές, συστήματα μέτρησης και συναγερμοί, συστήματα ελέγχου θερμοκρασίας δεξαμενών και συναγερμοί, οι παράγοντες ασφάλειας ηλεκτρικών συστημάτων.

Χαρακτηριστικά Φορτίου

18. Επαρκείς γνώσεις των χαρακτηριστικών των υγρών χημικών φορτίων που επιτρέπουν την κατάλληλη χρήση των σχετικών οδηγών ασφαλείας φορτίου.

Εργασίες πλοίου

19. Υπολογισμοί φορτίου, σχέδια φόρτωσης και εκφόρτωσης, διαδικασίες φόρτωσης-εκφόρτωσης, συστήματα επιστροφής ατμών, κατάλογος ελέγχων, χρήση εξοπλισμού παρακολούθησης, εργασίες απελευθέρωσης αερίων και εργασίες καθαρισμού δεξαμενών περιλαμβανομένης της κατάλληλης χρήσης παραγόντων αντιδραστηριών απορρόφησης και ύγρανσης και απορρυπαντικών, χρήση και συντήρηση αδρανών ατμοσφαιρών, έλεγχος εισόδου σε αντλιοστάσια και περίκλειστους χώρους, χρήση εξοπλισμού ασφάλειας και ανίχνευσης, απομάκρυνση απορριμάτων και αποπλυμάτων.

Επισκευή και συντήρηση

20. Προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται πριν από την επισκευή και συντήρηση συστημάτων άντλησης, σωληνώσεων, ηλεκτρικών και ελέγχου

Εργασίες ανάγκης

21. Η σημασία ανάπτυξης σχεδίων επείγουσας ανάγκης πλοίου, διακοπή επείγουσας ανάγκης εργασιών φορτίου, ενέργειες σε περίπτωση βλάβης υπηρεσιών που είναι ουσιώδει για το φορτίο, πυρόσβεση σε χημικά δεξαμενόπλοια, ενέργειες που έπονται σύγκρουσης, προσάραξης ή διαρροής, διαδικασίες ιατρικών πρώτων βοηθειών και η χρήση εξοπλισμού ανάνηψης, απολύμανσης, χρήση αναπνευστικών συσκευών και εξοπλισμού διαφυγής, ασφαλής είσοδος σε και διάσωση από περίκλειστους χώρους.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΟΥ

22. Το πρόγραμμα εξειδικευμένης εκπαίδευσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2.2 του κανονισμού V/1 που αρμόζει στα καθήκοντα σε υγραεριοφόρα θα παρέχει θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις στα θέματα που καθορίζονται στις παραγράφους 23 έως 34 κατωτέρω.

Κανονισμοί και κώδικες πρακτικής

23. Εξοικείωση με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις και σχετικούς κώδικες IMO, εθνικούς και βιομηχανικούς.

24. Εξοικείωση με τον σχεδιασμό του πλοίου και τον εξοπλισμό των υγραεριοφόρων, τύποι υγραεριοφόρων, συστήματα περιορισμού φορτίου (κατασκευή, επιθεωρήσεις) εξοπλισμός χειρισμού φορτίου (αντλίες, συστήματα σωληνώσεων), συστήματα ρύθμισης θερμοκρασίας (θέρμανσης, ψύξης), συστήματα ελέγχου ατμοσφαίρας δεξαμενών (αδρανές αέριο, άζωτο), όργανα των συστημάτων περιορισμού και χειρισμού φορτίου, σύστημα πυρόσβεσης και εξοπλισμός ασφάλειας και διάσωσης.

Πυρόσβεση

25. Προχωρημένες πρακτικές τεχνικές πυρόσβεσης και τακτικές που εφαρμόζονται σε δεξαμενόπλοια αερίων, περιλαμβανομένης της χρήσης συστημάτων καταιονισμού με νερό.

Χημεία και φυσική

26. Εισαγωγή στην βασική χημεία και φυσική που όπως σχετίζεται με την ασφαλή μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύμα σε πλοία και καλύπτει :

.1 τις ιδιότητες και χαρακτηριστικά των υγροποιημένων αερίων και των ατμών τους περιλαμβανομένου του ορισμού του αερίου, των απλών νόμων των αερίων, της εξίσωσης των αερίων, της πυκνότητας των αερίων, της διάχυσης και ανάμιξης των αερίων, της συμπίεση των αερίων, της υγροποίησης των αερίων, της κατάψυξης των αερίων, της κρίσιμου θερμοκρασίας, της πρακτικής σημασίας του σημείου ανάφλεξης, του ανώτερου και κατώτερου όριου εκρηκτικότητας, της θερμοκρασίας αυτοανάφλεξης, της συμβατότητας αερίων, της αντιδραστικότητας, του πολυμερισμού και αναστολέων.

.2 την ιδιότητες των απλών υγρών περιλαμβανομένων των πυκνοτήτων των υγρών και ατμών, μεταβολής με την θερμοκρασία, πίεσης ατμών και θερμοκρασίας, ενθαλπίας, εξάτμησης και βρασμού υγρών, και

.3 η φύση και ιδιότητες των διαλυμάτων περιλαμβανομένης της διαλυτότητος αερίων σε υγρά, δυνατότητα ανάμιξης μεταξύ υγρών και επιπτώσεων της αλλαγής της θερμοκρασίας, πυκνότητων διαλυμάτων και εξάρτησης από την θερμοκρασία και συγκέντρωση, επιπτώσεων των διαλυμένων ουσιών στο σημείο τήξεως και βρασμού, ένυδρων, ο σχηματισμός τους και διασκόρπισης, δυνατότητα υδροσκόπηση, ξήρανσης του αέρα και άλλων αερίων, σημείου δρόσου και επιπτώσεων χαμηλών θερμοκρασιών.

Κίνδυνοι υγείας

27. Εξοικείωση με τους κινδύνους υγείας που είναι σχετικοί με την μεταφορά υγροποιημένων αερίων και καλύπτουν :

.1 τοξικότητα περιλαμβανομένων των τρόπων με τους οποίους υγροποιημένα αέρια και οι ατμοί τους μπορεί να είναι τοξικοί, τοξικών ιδιότητων των ναστολέων, και των προϊόντων της καύσης των υλικών και κατασκευής και των υγροποιημένων αερίων που μεταφέρονται, οξείων και χρόνιων επιπτώσεων της τοξικότητας, συστεμικών δηλητηρίων και ερεθιστικών και η Οριακής Περιοριστικής Τιμής (TLV)

.2 κίνδυνοι επαφής με το δέρμα, εισπνοής και κατάποσης και

.3 ιατρικές πρώτες βοήθειες και χορήγηση αντιδότων.

Περιορισμός φορτίου

28. Αρχές συστημάτων περιορισμού, κανόνες, επιθεωρήσεις, κατασκευή δεξαμενών, υλικά, επιστρώσεις, μόνωση, συμβατότητα.

Ρύπανση

29. Κίνδυνοι στην ανθρώπινη ζωή και στο θαλάσσιο περιβάλλον, η επίπτωση του ειδικού βάρους και διαλυτότητας, ο κίνδυνος από την μετατόπιση νέφους ατμών και την απόρριψη κρυογενικών υγρών.

Συστήματα χειρισμού φορτίου

30. Περιγραφή των κύριων τύπων αντλιών και ρυθμίσεων άντλησης και συστημάτων επιστροφής ατμών, συστημάτων σωληνώσεων και επιστόμιων, εξήγηση πίεσης, κενού, αναρρόφησης, ροής, υδροστατικής πίεσης, φίλτρων και αποστραγγιχτών, συσκευές εκτόνωσης, προστατευτικό φλογών, συνήθως χρησιμοποιούμενα αδρανή αέρια, αποθήκευση, συστήματα δημιουργία και διανομής, συστήματα παρακολούθησης πίεσης και θερμοκρασίας, συστήματα εξαερισμού φορτίου, συστήματα επανακυκλοφορίας υγρού και εκ νέου υγροποίησης, μέτρηση φορτίου, συστήματα οργάνων και συναγερμών, συστήματα ανίχνευσης αερίων και παρακολούθησης, συστήματα παρακολούθησης CO_2, συστήματα παύσης βρασμού εξαφρισμού φορτίου και βοηθητικά συστήματα.

Διαδικασίες λειτουργίας πλοίου

31. Διαδικασίες και προετοιμασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, κατάλογοι ελέγχων, διατήρηση της κατάστασης του φορτίου εν πλώ, και στο λιμάνι, διαχωρισμός φορτίων και διαδικασίες μετάγγισης φορτίου, αλλαγή φορτίων, διαδικασίες καθαρισμού δεξαμενών, δειγματοληψία φορτίου, ερματισμός και αφερματισμός, διαδικασίες θέρμανσης και απελευθέρωσης αερίων, και διαδικασίες ψύξης ενός συστήματος από την θερμοκρασία περιβάλλοντος ελεύθερου αεριών κάτω προστατευτικά μέτρα ασφαλείας που λαμβάνονται.

Πρακτικές ασφαλείας και εξοπλισμός

32. Η λειτουργία βαθμονόμιση και χρήση φορητών μετρητικών οργάνων, εξοπλισμός πυρόσβεσης και διαδικασίες, αναπνευστικές συσκευές, συσκευές ανάνηψης, μονάδες διαφυγής, εξοπλισμός διάσωσης, προστατευτικός ιματισμός και εξοπλισμός, είσοδος σε περίκλειστους χώρους, προληπτικά μέτρα που πρέπει να τηρούνται πριν και κατά την διάρκεια επισκευών και συντήρησης συστημάτων ελέγχου και φορτίου, επίβλεψη του προσωπικού κατά την διάρκεια ενδεχομένως επικινδύνων εργασιών, τύποι και αρχές πιστοποιημένου ασφαλούς ηλεκτρικού εξοπλισμού και πηγών ανάφλεξης.

Διαδικασίες ανάγκης

33. Η σημασία ανάπτυξης σχεδίων επείγουσας ανάγκης πλοίου, διακοπή επείγουσας ανάγκης των εργασιών φορτίου, συστήματα κλεισίματος επιστομίων φορτίου σε κατάσταση εκτακτής ανάγκης, μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση βλάβης συστημάτων ή υπηρεσιών που είναι ουσιώδεις στο φορτίο, και μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ύστερα από σύγκρουση ή προσάραξη, διαρροή και εγκλωβισμό του πλοίου σε τοξικό ή εύφλεκτο ατμό.

Γενικές αρχές εργασιών φορτίου

34. Αδρανοποίηση δεξαμενών φορτίου και κενών χώρων, ψύξη δεξαμενών και φόρτωση, εργασίες κατά πλόες με φορτίο και έρμα, εκκένωση και αποστράγγιση δεξαμενών και διαδικασίες επείγουσας ανάγκης, περιλαμβανομένης της προσχεδιασμένης ενέργειας σε περίπτωση διαρροών, πυρκαϊάς, σύγκρουσης, προσάραξης, απόρριψη φορτίου σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης και τραυματισμών προσωπικού.

Μέρος Α - V/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και τα προσόντα πλοιάρχων, αξιωματικών, μελών πληρώματος και λοιπού προσωπικού επιβατηγών πλοίων Ro-Ro

Εκπαίδευση διαχείρισης πλήθους

1. Η εκπαίδευση διαχείρισης πλήθους από τον κανονισμό V/2 παράγραφος 3 για προσωπικό που έχει ορισθεί σε πίνακες συγκέντρωσης που απαιτείται προκειμένου να βοηθήσουν τους επιβάτες σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης θα περιλαμβάνει αλλά δεν θα είναι απαραίτητο να περιορίζεται σε :

.1 επίγνωση των συσκευών διάσωσης και σχεδίων ελέγχου στα οποία περιλαμβάνονται

.1.1 γνώση των πινάκων συγκέντρωσης και των οδηγιών κατάστασης επείγουσας ανάγκης

.1.2 γνώση των εξόδων κινδύνου

.1.3 περιορισμοί στην χρήση ανελκυστήρων

.2 ικανότα παροχής βοήθειας στους επιβάτες που είναι καθ' οδόν προς τα σημεία συγκέντρωσης και επιβίβασης περιλαμβανομένων,

.2.1 της ικανότητας να δίδει σαφείς και καθησυχαστικές εντολές

.2.2 του ελέγχου των επιβατών στους διαδρόμους, σκάλες και διόδους επιβατών

.2.3 της διατήρησης οδών διαφυγής ελευθέρων από εμπόδια

.2.4 των μεθόδων που είναι διαθέσιμες για την εκκένωση αναπήρων και ατόμων που χρειάζονται ειδική βοήθεια και

.2.5 ερεύνης στους χώρους ενδιαίτησης

.3 διαδικασίες συγκέντρωσης περιλαμβανομένων:

.3.1 της σημασίας της διατήρησης της τάξης

.3.2 της ικανότητας της χρησιμοποίησης διαδικασιών μείωσης και αποφυγής πανικού

.33 της ικανότητας της χρησιμοποίησης, όπου απαιτείται, καταλόγων επιβατών για απαρίθμηση εκκένωσης

.3.4 της ικανότητας να εξασφαλίσει ότι οι επιβάτες είναι κατάλληλα ενδεδυμένοι και έχουν φορέσει τα σωσσίβιά τους σωστά

Εκπαίδευση εξοικείωσης

2. Η εκπαίδευση εξοικείωσης που απαιτείται από τον κανονισμό V/2 παράγραφος 5 θα εξασφαλίσει τουλάχιστον απόκτηση των ικανοτήτων που είναι οι κατάλληλες ως προς την ειδικότητα που πρόκειται να πληρωθεί και τα καθήκοντα και ευθύνες που πρόκει ται αναληφθούν ως εξής:

Περιορισμοί μελέτης και επιχειρησιακοί

.1 Ικανότητα κατάλληλης κατανόησης και τήρησης όποιονδήποτε επιχειρησιακών περιορισμών που επιβάλλονται στο πλοίο, και να κατανοεί και εφαρμόζει τους λειτουργικούς περιορισμούς, περιλαμβανομένων των περιορισμών ταχύτητας υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, που σκοπό έχουν την διατήρηση της ασφάλειας της ζωής, του πλοίου και του φορτίου.

Διαδικασίες ανοίγματος, κλεισίματος και ασφαλίσεως ανοιγμάτων του κελύφους

.2 Ικανότης σωστής εφαρμογής των διαδικασιών που έχουν θεσπισθεί για το πλοίο όσον αφορά το άνοιγμα-κλείσιμο και ασφάλιση πρωραίων, πρυμναίων, πλευρικουρών και επικλινών εξεδρών και ικανότητα χειρισμού των σχετικών συστημάτων.

Νομοθεσία. κώδικες και συμφωνίες που αφορούν τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro

.3 Ικανότης κατανόησης και εφαρμογής των διεθνών και εθνικών απαιτήσεων που αφορούν τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro που είναι σχετικά με το εν λόγω πλοίο και τα καθήκοντα που πρόκειται να εκτελεσθούν.

Απαιτήσεις και περιορισμοί ευστάθειας και τάσεων

.4 Ικανότητα να λάβει σωστά υπόψη τους περιορισμούς τάσεων για ευαίσθητα μέρη του πλοίου όπως οι πρακτικές θύρες και άλλων συσκευών κλεισίματος που διατηρούν την υδατοστεγή ακεραιότητα και ειδικών θέματων ευστάθειας που μπορεί να έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια επιβατηγών πλοίων RO-Ro.

Διαδικασίες για την συντήρηση του ειδικού εξοπλισμού των επιβατηγών πλοίων Ro-Ro

.5 Ικανότητα σωστής εφαρμογής των διαδικασιών επί του πλοίου για την συντήρηση του εξοπλισμού που είναι εξειδικευμένος για τα επιβατηγά πλοία Ro-Ro όπως, πρωραίες, πρυμναίες και πλευρικές θύρες και επικλινές εξέδρες, μπούνια και σχετικά συστήματα.

Εγχειρίδια και υπολογιστές φόρτωσης και ασφάλισης φορτίου

.6 Ικανότητα σωστής χρήσης των εγχειρίδιων φόρτωσης και ασφάλισης φορτίου ως προς όλους τους τύπους οχημάτων και βαγονιών όπου αυτά εφαρμοζονται, και να υπολογίζει και εφαρμόζει τους περιορισμούς τάσεων για τα καταστρώματα οχημάτων.

Περιοχές επικινδύνων φορτίων

.7 Ικανότητα εξασφάλισης σωστής τήρησης των ειδικών προληπτικών μέτρων και περιορισμών που ισχύουν για τις περιοχές που έχουν καθορισθεί ως περιοχές επικινδύνων φορτίων

Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης

.8 Ικανότητα εξασφάλισης της σωστής εφαρμογής οποιοδήποτε ειδικών διαδικασιών για :

.8.1 να προληφθεί ή μειωθεί η εισβολή νερού στα καταστρώματα οχημάτων

.8.2 απομάκρυνση του νερού από τα καταστρώματα οχημάτων και

.8.3 να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις του νερού στα καταστρώματα οχημάτων

Εκπαίδευση ασφαλείας προσωπικού που παρέχει άμεσες υπηρεσίες σε επιβάτες στους χώρους επιβατών

3. Η πρόσθετη εκπαίδευση ασφάλειας που απαιτείται από τον κανονισμό V/2 παράγραφος 6 τουλάχιστον θα εξασφαλίσει επίτευξη των παρακάτω ικανοτήτων

Επικοινωνία

.1 Ικανότητα επικοινωνίας με επιβάτες κατά την διάρκεια μιάς κατάστασης έκτακτης ανάγκης, λαμβάνοντας υπόψη:

.1.1 την γλώσσα ή γλώσσες που απαιτούνται ως προς τις βασικές εθνικότητες των επιβατών που μεταφέρονται στο συγκεκριμένο δρομολόγιο

.1.2 το ενδεχόμενο ότι η ικανότητα χρησιμοποίησης βασικού λεξιλογίου αγγλικών για τις βασικές οδηγίες μπορεί να είναι ένα μέσον επικοινωνίας με επιβάτη που χρειάζεται βοήθεια άσχετα αν ο επιβάτης ή το μέλλος του πληρώματος μιλούν κοινή γλώσσα

.1.3 την πιθανή ανάγκη επικοινωνίας κατά την διάρκεια κατάστασης επείγουσας ανάγκης, με κάποιο άλλο τρόπο όπως με επίδειξη ή με χειρονομίες, η καλώντας την προσοχή στο σημείο παροχής οδηγιών, σημεία συγκέντρωσης, συσκευές διάσωσης ή οδούς εκκένωσης, όταν η προφορική επικοινωνία δεν είναι πρακτικά δυνατή

.1.4 η έκταση στην οποία έχουν δοθεί πλήρεις οδηγίες ασφάλειας στους επιβάτες στην μητρική τους γλώσσα ή γλώσσες και

.1.5 οι γλώσσες στις οποίες είναι δυνατόν να μεταδοθούν οι ανακοινώσεις κατάστασης έκτακτης ανάγκης κατά την διάρκεια μιάς κατάστασης επείγουσας ανάγκης ή γυμνασίου για να μεταδώσουν κρισίμου σημασίας οδηγίες στους επιβάτες και να διευκολύνούν τα μέλη του πληρώματος στην παροχή βοηθείας στους επιβάτες

Συσκευές διάσωσης

.2 Ικανότητα επίδειξης στους επιβάτες τη χρήση προσωπικών συσκευών διάσωσης

Εκπαίδευση για την ασφάλεια των επιβατών, ασφάλεια του φορτίου και ακεραιότητα του σκάφους

4. Η εκπαίδευση που απαιτείται από τον κανονισμό V/2 παράγραφος 7 και αναφέρεται στην ασφάλεια των επιβατών, την ασφάλεια του φορτίου και την ακεραιότητα του σκάφους για τους πλοιάρχους, υποπλοιάρχους, πρώτους και δεύτερους μηχανικούς και άτομα που έχουν ορισθεί να έχουν την άμεση ευθύνη επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, φόρτωσης, εκφόρτωσης ή ασφάλισης του φορτίου η του κλεισίματος των ανοιγμάτων του κελύφους , τουλάχιστον θα εξασφαλίσουν επίτευξη των ικανοτήτων που προσήκουν προς τα καθήκοντα και τις ευθύνες τους ως εξής :

Διαδικασίες φόρτωσης και επιβίβασης

.1 Ικανότητα σωστής εφαρμογής των διαδικασιών που έχουν καθιερωθεί για το πλοίο και αφορούν:

.1.1 φόρτωση και εκφόρτωση οχημάτων, βαγονιών και άλλων μονάδων μεταφοράς φορτίου, περιλαμβανομένων των σχετικών επικοινωνιών

.1.2 καθαίρεση και ανύψωση επικλίνων εξεδρών

.1.3 τοποθέτηση και στοιβασία αναδιπλωμένων καταστρωμάτων οχημάτων

.1.4 επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών με ειδική προσοχή σε ανάπηρα άτομα και σε άτομα που χρειάζονται βοήθεια

Μεταφορά επικινδύνων φορτίων

.2 Ικανότητα εφαρμογής οποιοδήποτε ειδικών προληπτικών μέτρων, διαδικασιών και απαιτήσεων όσον αφορά την μεταφορά επικινδύνων φορτίων σε επιβατηγά πλοία Ro-Ro

Ασφάλιση φορτίων

.3 Ικανότητα

.3.1 σωστής εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για Στοιβασία Φορτίου και Ασφάλισης σε οχήματα, βαγόνια και άλλες μονάδες μεταφόρας φορτίου και

.3.2 σωστής χρήσης του εξοπλισμού και υλικών ασφάλισης φορτίου που υπάρχουν, λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς τους

Υπολογισμοί ευστάθειας, διαγωγής και τάσεων

.4 Ικανότητα

.4.1 να κάνει σωστή χρήση των παρεχομένων πληροφοριών ευστάθειας και τάσεων

.4.2 να υπολογίζει την ευστάθεια και διαγωγή για διαφορετικές καταστάσεις φόρτωσης χρησιμοποιώντας τους υπολογιστές ευστάθειας ή τα προγράμματα ηλεκτρονικού υπολογιστού που υπάρχουν

.4.3 να υπολογίσει τους συντελεστές φορτίου για τα καταστρώματα

.4.4 να υπολογίσει την επίπτωση του έρματος και μεταγγίσεων καυσίμου στην ευστάθεια, διαγωγή και τάσεις

Άνοιγμα, κλείσιμο και ασφάλιση ανοιγμάτων στο κέλυφος.

.5 Ικανότητα

.5.1 να εφαρμόζει σωστά τις διαδικασίες που καθιερώθηκαν για το πλοίο όσον αφορά το άνοιγμα, κλείσιμο και ασφάλιση των θυρών των πλήρης, πρύμνης και πλευρικών & επικλινών εξεδρών και να χρησιμοποιεί σωστά τα σχετικά συστήματα.

.5.2 να εκτελεί επιθεωρήσεις όσον αφορά την σωστή ασφάλιση.

Ατμόσφαιρα στο κατάστρωμα Ro-Ro

.6 Ικανότητα

.6.1 να χρησιμοποιεί, εάν υπάρχει, εξοπλισμός παρακολούθησης της ατμόσφαιρας στους χώρους φορτίου Ro-Ro και

.6.2 να εφαρμόζει σωστά τις διαδικασίες που έχουν καθιερωθεί για το πλοίο και αναφέρονται στον εξαερισμό των χώρων φορτίου Ro-Ro κατά την διάρκεια φόρτωσης και εκφόρτωσης οχημάτων, ενώ το πλοίο ταξιδεύει και σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης

Εκπαίδευση διαχείρισης κατάστασης ανάγκης και ανθρώπινης συμπεριφοράς

5. Η εκπαίδευση διαχείρισης κατάστασης έπειγουσας ανάγκης και ανθρώπινης συμπεριφοράς που απαιτείται από τον κανονισμό V/2, παράγραφος 8, για πλοιάρχους, υπάρχους, πρώτους μηχανικούς, δεύτερους μηχανικούς και γιά κάθε πρόσωπο το οποίο είναι υπεύθυνο για την ασφάλεια των επιβατών σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης θα είναι σε βαθμό που θα ικανοποιεί την Αρχή και θα βασίζεται σε πρότυπα που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΠΡΟΤΥΠΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΝΑΓΚΗ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ, ΙΑΤΡΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ

Μέρος Α - VI/1

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εξοικείωσης και βασική εκπαίδευση ασφαλείας και οδηγίες για όλους τους ναυτικούς.

Εκπαίδευση εξοικείωσης

1. Πρίν να τους καθορισθούν καθήκοντα στο πλοίο, όλα τα άτομα που εργάζονται ή απασχολούνται σε ποντοπόρο πλοίο εκτός από τους επιβάτες, θα λαμβάνουν εγκεκριμένη εκπαίδευση εξοικείωσης σε τεχνικές ατομικής επιβίωσης ή λαμβάνουν επαρκείς πληροφορίες και οδηγίες, έχοντας υπόψη τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος Β, ώστε να είναι σε θέση να :

.1 επικοινωνούν με άλλα άτομα επί του πλοίου σε στοιχειώδη θέματα ασφαλείας και να κατανοούν τα σύμβολα πληροφοριών ασφάλειας, σήματα και σήματα συναγερμού.

.2 να γνωρίζουν τι να κάνουν εάν :

.2.1 ένα άτομο πέσει στην θάλασσα

.2.2 ανιχνευθεί φωτιά ή καπνός ή

.2.3 ηχήσει συναγερμός πυρκαϊάς ή εγκατάλειψης πλοίου

.3 εντοπιζούν σταθμούς συγκέντρωσης και επιβίβασης και των οδών διαφυγής σε περίπτωση ανάγκης,

.4 εντοπίζουν και φορούν τις ατομικές συσκευές διάσωσης

.5 θέτουν σε λειτουργία τον συναγερμό και να έχουν βασικές γνώσεις χρήσης των φορητών πυροσβεστήρων, και

.6 να λαμβάνουν άμεσα μέτρα όταν έρχονται αντιμέτωποι με ατύχημα ή άλλη κατάσταση ιατρικής ανάγκης προτού αναζητήσουν στο πλοίο περαιτέρω ιατρική βοήθεια, και

.7 να ανοίγουν και κλείνουν τις πόρτες, πυρκαϊάς και αεροστεγείς και υδατοστεγείς που υπάρχουν στο συγκεκριμένο πλοίο και δεν αποτελούν ανοίγματα στο κέλυφος του πλοίου

Βασική Εκπαίδευση

2. Ναυτικοί που εργάζονται ή απασχολούνται με οιαδήποτε ειδικότητα σε πλοίο στις εμπορικές δραστηριότητες αυτού του πλοίου σαν μέλη του πληρώματος του πλοίου με καθορισμένα καθήκοντα ασφάλειας ή πρόληψης ρύπανσης κατά την λειτουργία του πλοίου, πρίν τους καθορισθούν οποιαδήποτε καθήκοντα στο πλοίο θα :

.1 λάβουν κατάλληλα εγκεκριμένη βασική εκπαίδευση και οδηγίες σε :

.1.1 τεχνικές προσωπικής επιβίωσης ως καθορίζονται στον πίνακα A-VI/1-1,

.1.2 πρόληψη πυρκαϊάς και πυρόσβεση όπως καθορίζεται στον πίνακα A-VI/1-2,

.1.3 στοιχειώδεις πρώτες βοήθειες όπως καθορίζονται στον πίνακα A-VI/1-3, και

.1.4 προσωπική ασφάλεια και κοινωνικές ευθύνες όπως καθορίζονται στον πίνακα A-VI/1-4

.2 απαιτείται να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουν επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας να αναλάβουν τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 των πινάκων A - VI/1-1, A - VI/1-2, A - VI/1-3 και A - VI/1-4 εντός των προηγουμένων 5 ετών με:

.2.1 επίδειξη ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 αυτών των πινάκων, και

.2.2 εξέταση ή συνεχή αξιολόγηση σαν μέρος εγκεκριμένου προγράμματος εκπαίδευσης στα θέματα που παρατίθενται στην στήλη 2 αυτών των πινάκων.

3. Η Αρχή μπορεί όσον αφορά πλοία που δεν είναι επιβατηγά πλοία μεγαλύτερα των 500 κ.ο.χ. και εκτελούν διεθνείς πλόες και δεξαμενόπλοια, εάν θεωρεί ότι το μέγεθος του πλοίου και ή διάρκεια ή χαρακτήρας του ταξιδιού του είναι τέτοια που να καθιστούν την εφαρμογή των πλήρων απαιτήσεων αυτού του μέρους παράλογη ή μη πρακτικά δυνατή, να εξαιρέσουν σε αυτόν τον βαθμό τους ναυτικούς τέτοιου πλοίου ή κατηγορίας πλοίων από κάποιες από τις απαιτήσεις, έχοντας κατά νου την ασφάλεια των επιβαινόντων, του πλοίου και της περιουσίας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Πίνακας Α-VI/1-1

Προδιαγραφές του ελάχιστου προτύπου ικανότητας σε τεχνικές ατομικής επιβίωσης.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Επιβίωση στην θάλασσα σε περίπτωση εγκατάλειψης πλοίου.	Τύποι καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που μπορεί να συμβούν όπως σύγκρουση, πυρκαιά, βύθιση. Τύποι συσκευών διάσωσης που συνήθως υπάρχουν στα πλοία. Εξοπλισμός σε σκάφη επιβίωσης. Χώρος ατομικών συσκευών διάσωσης. Αρχές που αφορούν την επιβίωση περιλαμβανομένων: .1 αξίας εκπ/σης & γυμνασίων .2προσωπικού προστατευτικού ιματισμό προστα σίας & εξοπλισμού .3 ανάγκης ετοιμότητα για οποιαδήποτε έκτακτη ανάγκη .4 ενεργειών που πρέπει να γίνονται όταν γίνεται κλίση στους σταθμούς σκαφών επιβίωσης .5 ενεργειών που πρέπει να γίνονται όταν απαιτείται να γίνει εγκατάλειψη του πλοίου .6 ενεργειών που πρέπει να γίνονται όταν είναι κανείς στο νερό .7 μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται πάνω σε σκάφος επιβίωσης .8 κύριων κινδύνων για επιβιώσαντες.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την διάρκεια παρακολούθησης εγκεκριμένου κύκλου σπουδών ή εγκεκριμένη πείρα κατά την υπηρεσία περιλαμβανομένης πρακτικής επίδειξης ικανότητας σε: .1 τοποθέτηση ατομικού σωσσιβίου .2 τοποθέτηση & χρήση στολής κατάδυ- σης .3 ασφαλές άλμα από ύψος στο νερό .4 επαναφορά ανεστραμμένης πνευστής σχεδίας ενώ φέρει το ατομικό σωσίβιο .5 κολύμβηση ενώ φέρει ατομικό σωσίβιο .6 να επιπλέει χωρίς να φέρει το ατομικό σωσίβιο .7 να επιβιβαστεί σε σκάφος διάσωσης από πλοίο & από το νερό ενώ φέρει το ατομικό σωσίβιο	Τα μέτρα που λαμβάνονται κατά την αναγνώριση σήματων συγκέντρωσης είναι τα προς την κατάλληλα ενδεικνυόμενη έκτακτη ανάγκη & συμμορφώνονται με τις καθιερωμένες διαδικα-σίες. Η χρονική στιγμή & αλληλουχία των εξα-τομικευμένων ενεργειών αρμόζουν στις επικρατούσες καταστάσεις & συνθήκες & ελαχιστοποιούν τους εν-δεχόμενους κινδύνους & απειλές στην επιβίωση. Η μέθοδος επιβίβασης σε σκάφη επιβίωσης είναι η κατάλληλη & αποφεύγονται κίνδυνοι για άλλους δεπιβιώσης. Οι αρχικές ενέργειες μετά την απομάκρυνση από το πλοίο & οι διαδικασίες & ενέργειες στο νερό ελαχιστοποιούν τις απειλές για επιβίωση.

Πίνακας Α - VI/1-1
Σελίδα 1/2

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης τής ικανότητας
Επιβίωση στην θάλασσα σε περίπτωση εγκατάλειψης πλοίου (συνεχεια)		.8 να λάβει αρχικά μέτρα κατά την επιβίβαση σε σκάφος επιβίωσης για να αυξηθεί η πιθανότητα επιβίωσης .9 χρήση πλωτής άγκυρας .10 να χειρίζεται τον εξοπλισμό σκάφους επιβίωσης .11 να χειρίζεται συσκευές εντοπισμού, περιλαμβανομένου ραδιοεξοπλισμού.	

Πίνακας Α - VI/1-1
Σελίδα 2/2

Πίνακας A-VI/1-2
Προδιαγραφές του ελάχιστου προτύπου ικανότητας για την πρόληψη πυρκαιάς και πυρόσβεσης.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελαχιστοποίηση του κινδύνου πυρκαιάς & για τήρηση κατάστασης ετοιμότητας για να ανταποκρίνεται σε καταστάσεις επειγουσα ανάγκης που περιλαμ-βάνουν πυρκαιά.	Οργάνωση πυρόσβεσης στο πλοίο. Εντοπισμός των συσκευών πυρόσβεσης & οδοί διαφυγής σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης. Τα στοιχεία πυρκαιάς & έκρηξης (το τρίγωνο πυρκαιάς). Τύποι & πηγές ανάφλεξης. Εύφλεκτα υλικά, κίνδυνοι πυρκαιάς & εξάπλωση πυρκαιάς. Η ανάγκη συνεχούς επαγρύπνησης. Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται στο πλοίο. Συστήματα ανίχνευσης πυρκαιάς & καπνού & αυτόματου συναγερμού. Κατάταξη πυρκαιών & χρησιμοποιούμενα υλικά πυρόσβεσης.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή παρακολούθηση εγκεκριμένου κύκλου σπουδών.	Οι αρχικές ενέργειες όταν λάβει γνώση κατάστασης επείγουσας ανάγκης συμμορ φώνονται με αποδεκτές πρακτικές & διαδικασίες. Οι ενέργειες που γίνονται για να αναγνωρισθούν τα σήματα συγκέντρωσης είναι οι κατάλληλες στην συγκεκριμένη κατάσταση επείγουσας ανάγκης & σύμφωνες με τις καθιερωθείσες διαδικασίες.

Πίνακας A - VI/1-2
Σελίδα 1/3

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Καταπολέμηση & κατάσβεση πυρκαιών.	Εξοπλισμός πυρόσβεσης & η θέση τού επί του πλοίου. Εκπ/ση σε: .1 μόνιμες εγκ/σεις πυρόσβεσης .2 στολές πυρόσβεσης .3 ατομικός εξοπλισμός .4 συσκευές πυρόσβεσης & εξοπλισμός .5 μέθοδοι πυρόσβεσης .6 μέσα πυρόσβεσης .7 διαδικασίες πυρόσβεσης .8 χρήση αναπνευστικών συσκευών για πυρόσβεση & πραγματοποίηση διασώσεων.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την διάρκεια παρακολούθησης εγκεκριμένου κύκλου σπουδών περιλαμβανομένης πρακτικής επίδειξης σε χώρους που παρέχουν τελείως ρεαλιστικές συνθήκες εκπ/σης (πχ. εξομοιωμένες συνθήκες σκότους, της ικανότητας να: .1 χρησιμοποιεί διάφορους τύπους φορητών πυροσβεστήρων .2 χρησιμοποιεί αυτόνομη αναπνευστική συσκευή. .3 σβήνει μικρότερες πυρκαιές πχ ηλεκτρικές πυρκαιές, πυρκαιές πετρελαίου, πυρκαιές προπανίου .4 σβήνει εκτεταμένες πυρκαιές με νερό χρησιμοποιώντας ακροφύσια εκκροής & καταιονισμού .5 σβήνει πυρκαιές με αφρό, σκόνη ή με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο χημικό μέσο .6 εισέρχεται και διέρχεται με στολή διάσωσης αλλά χωρίς αναπνευστική συσκευή σε διαμέρισμα που έχει εκχυθεί αφρός υψηλής διάγνωσης.	Ιματισμός & εξοπλισμός που προσφέρεται στην φύση & εργασίες πυρόσβεσης. Ο χρονισμός & η σειρά μεμονομένων ενεργειών είναι οι προσήκουσες σε σχέση με τις επικρατούσες καταστάσεις & συνθήκες. Η πυρόσβεση επιτυγχάνεται χρησιμοποιώντας τις κατάλληλες διαδικασίες, τεχνικές & υλικά πυρόσβεσης. Διαδικασίες αναπνευστικών συσκευών & τεχνικών συμμορφούνται με αποδεκτές πρακτικές & διαδικασίες.

Πίνακας Α - VI/1-2
Σελίδα 2/3

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και απόδοση	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Καταπολέμηση & κατάσβεση πυρκαιών.		.7 καταπολέμα πυρκαιά σε περίκλειστους χώρους που έχουν γεμίσει καπνό, φέροντας αυτόνομη αναπνευστική συσκευή .8 σβήνει με ομίχλη νερού, ή οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο πυροσβεστικό μέσο σε χώρο ενδιαίτησης ή εξομοιωμένο μηχανοστάσιο με φωτιά & πυκνό καπνό 9. σβήνει πυρκαιά πετρελαίου με συσκευές ομίχλης & ακροφύσια καταιονισμού, ξηρής χημικής σκόνης ή συσκευές εκτόξευσης αφρού .10 πραγματοποιεί διάσωση σε χώρο που είναι γεμάτος από καπνό φέροντας αναπνευστική συσκευή.	

Πίνακας Α - VI/1-2
Σελίδα 3/3

Πίνακας A-VI/1-3
Προδιαγραφή ελάχιστου προτύπου ικανότητας βασικών πρώτων βοηθειών.

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Λήψη αμέσων ενεργειών όταν προκύψει ατύχημα ή άλλη ιατρική κατάσταση επείγουσας ανάγκης.	Αξιολόγηση των αναγκών των τραυματισθέντων & απειλή στην ατομική ασφάλεια. Αξιολόγηση της δομής & λειτουργίας του σώματος. Κατανόηση των άμεσων μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση ανάγκης περιλαμβανομένης της ανάγκης να: .1 τοποθετεί τον τραυματία .2 εφαρμόζει τεχνικές ανάνηψης .3 ελέγχει την αιμορραγία .4 εφαρμόζει τα κατάλληλα μέτρα βασικής περίθαλψης ηλεκτροπληξίας .5 εφαρμόζει τα κατάλληλα μέτρα σε περιπτώσεις εγκαυμάτων περιλαμβανομένων ατυχημάτων που προκαλούνται από ηλεκτρικό ρεύμα .6 διασώζει & μεταφέρει τραυματία .7 αυτοσχεδιάζει με γάζες & άλλα υλικά που υπάρχουν σε κυτίο πρωτών βοηθειών.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την παρακολούθηση εγκεκριμένου κύκλου σπουδών.	Ο τρόπος & χρόνος σήμανσης συναγερμού είναι ο κατάλληλος ως προς τις συνθήκες του ατυχήματος ή τις ιατρικής κατάστασης επείγουσας ανάγκης. Ο εντοπισμός του πιθανού αιτίου, φύσης & έκτασης των τραυματισμών είναι ταχύς & πλήρης & η προτεραιότης & σειρά των ενεργειών είναι ανάλογες ως προς τον οποιοδήποτε ενδεχόμενα κίνδυνο κατά της ζωής. Ο κίνδυνος περαιτέρω αυτοτραυματισμού ή ατυχημάτων ελαχιστοποιείται πάντοτε.

Πίνακας Α - VI/1-3
Σελίδα 1/1

Πίνακας A-VI/1-4

Προδιαγραφή ελάχιστου προτύπου ικανότητας στην προσωπική ασφάλεια και κοινωνικές ευθύνες.

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Συμμόρφωση με διαδικασίες ανάγκης.	Τύποι καταστάσεων επείγουσας ανάγκης που μπορεί να συμβούν, όπως σύγκρουση, πυρκαιά & βύθιση. Γνώση των σχεδίων ανάγκης του πλοίου για ανταπόκριση σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης. Σήματα επείγουσας ανάγκης & συγκεκριμένα καθήκοντα που καθορίζονται σε μέλη του πληρώματος σε καταλόγους συγκέντρωσης, σταθμός συγκέντρωσης, σωστή χρήση του προσωπικού εξοπλισμού ασφαλείας. Μέτρα που πρέπει να ληφθούν όταν ανακαλυφθεί πιθάνον κατάσταση επείγουσας ανάγκης, περιλαμβανομένης της πυρκαιάς, σύγκρουσης, βύθισης & εισβολής νερού στο πλοίο. Μέτρα που πρέπει να ληφθούν όταν ακουσθούν σήματα συναγερμού επείγουσας ανάγκης. Αξία εκπ/σης & γυμνασίων. Γνώση των οδών διαφυγής & των εσωτερικών συστημάτων επικοινωνιών & συναγερμού.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την διάρκεια παρακολούθησης εγκεκριμένου κύκλου σπουδών.	Η αρχική ενέργεια όταν γίνει γνώστης μιας κατάστασης επείγουσας ανάγκης εί-ναι σύμφωνη με καθιερωμένες διαδικασίες ανταπόκρισης σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης. Οι πληροφορίες που δίδονται όταν σημάνει συναγερμός είναι γρήγορες, ακριβείς, πλήρεις & σαφείς.
Λήψη προληπτικών μέτρων για να προληφθεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.	Επιπτώσεις της επιχειρησιακής ή τυχαίας ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Βασικές διαδικασίες περιβαλλοντολογικής προστασίας.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την διάρκεια παρακολούθησης εγκεκριμένου κύκλου σπουδών.	Οι οργανωτικές διεργασίες που έχουν εκπονηθεί για να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον τηρούνται πάντοτε.

Πίνακας A - VI/1-4

Σελίδα 1/2

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Τήρηση ασφαλών πρακτικών εργασίας.	Σημασία της συνεχούς τήρησης των ασφαλών πρακτικών εργασίας. Συσκευές ασφαλείας & προστασίας που είναι διαθέσιμες για προστασία από ενδεχόμενους κινδύνους στο πλοίο. Προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται πριν γίνει είσοδος σε περίκλειστους χώρους. Εξοικείωση με τα διεθνή μέτρα που αφορούν την πρόληψη ατυχημάτων & εργασιακή υγεία *.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την διάρκεια παρακολούθησης εγκεκριμένου κύκλου σπουδών.	Οι ασφαλείς πρακτικές εργασίας τηρούνται & ο κατάλληλος εξοπλισμός ασφάλειας και προστασίας χρησιμοποιείται πάντοτε σωστά..
Κατανόηση των εντολών και ικανότητα να γίνεται και ο ίδιοσ κατανοήτος σε σχέση με εκτέ-λεση καθηκόντων στο πλοίο.	Ικανότητα κατανόησης εντολών & επικοινωνία με άλλους σε σχέση με τα καθήκοντα στο πλοίο.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την διάρκεια παρακολούθησης εγκεκριμένου κύκλου σπουδών.	Οι επικοινωνίες είναι πάντα σαφείς & αποτελεσματικές.
Συμβολή σε αποτελεσματικέ ανθρώπινες σχέσεις στο πλοίο.	Σημασία διατήρησης καλών ανθρωπίνων & εργασιακών σχέσεων στο πλοίο. Κοινωνικές ευθύνες, συνθήκες εργασίας, ατομικά δικαιώματα & υποχρεώσεις, κίνδυνοι από κατάχρηση οινοπνεύματος & ναρκωτικών.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από εγκεκριμένη εκπ/ση ή κατά την διάρκεια παρακολούθησης εγκεκριμένου κύκλου σπουδών.	Τα αναμενόμενα πρότυπα εργασίας & συμπεριφοράς τηρούνται πάντοτε

Πίνακας Α - VI/1-4
Σελίδα 2/2

ΜΕΡΟΣ Α - VI/2

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικών επάρκειας σε σκάφη επιβίωσης, σκάφη διάσωσης και ταχείες λέμβους διάσωσης.

Ικανότητα σε σκάφη επιβίωσης και λέμβους διάσωσης που δεν είναι ταχείες λέμβοι διάσωσης.

Πρότυπο ικανότητας

1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποιητικό ικανότητας σε σκάφη επιβίωσης και λέμβους διάσωσης που δεν είναι ταχείες λέμβοι διάσωσης θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα ανάληψης των εργασιών, καθηκόντων και ευθυνών που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A-VI/2-1.

2. Το επίπεδο γνώσεων στα θέματα που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A-VI/2-1 θα είναι επαρκές για να είναι σε θέση ο υποψήφιος να καθαιρέσει και να αναλάβει την ευθύνη σκάφους επιβίωσης ή λέμβου διάσωσης σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης

3. Εκπαίδευση και πείρα για να επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων κατανόησης και ικανότητας θα λάβει υπόψη τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος Β αυτού του κώδικα.

4. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να παρέξει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας εντός των προηγουμένων πέντε ετών με :

.1 επίδειξη ικανότητας να αναλάβει εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A-VI/2-1 σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 εκείνου του πίνακα

.2 εξέταση ή συνεχής αξιολόγηση σαν μέρος εγκεκριμένου προγράμματος εκπαίδευσης που καλύπτει την ύλη που παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα A-VI/2-1

Ικανότητα σε ταχείες λέμβους διάσωσης

Πρότυπο επάρκειας

5. Κάθε υποψήφιος για το πιστοποιητικό ικανότητας σε ταχείες λέμβους διάσωσης θα απαιτείται να επιδείξει ικανότητα να αναλάβει τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A-VI/2-2.

6. Το επίπεδο γνώσεων των θεμάτων που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα A-VI/2-2 θα είναι επαρκές για να είναι σε θέση ο υποψήφιος να καθαιρέσει και αναλάβει ευθύνη ταχείας λέμβου διάσωσης σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης.

7. Η εκπαίδευση και πείρα για να επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και ικανότητας πρέπει να λάβει υπόψη τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος Β αυτού του κώδικα.

.3 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να παρέξει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας εντός των περασμένων 5 ετών με:

.1 επίδειξη ικανότητας να αναλάβει εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A-VI/2-2 σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 αυτού του πίνακα και

.2 εξέταση ή συνεχής αξιολόγηση σαν μέρος εγκεκριμένου προγράμματος εκπαίδευσης που καλύπτει το υλικό που παρατίθεται στην στήλη 2 του πίνακα A-VI/2-2

Πίνακας Α-VI/2-1

Προδιαγραφή του ελάχιστου προτύπου ικανότητας σε σκάφη επιβίωσης & λέμβους διάσωσης που δεν είναι ταχείες λέμβοι διάσωσης.

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ανάληψη διοίκησης σε σκάφος επιβίωσης & λέμβο διάσωσης κατά & μετά την καθαίρεση.	Κατασκευή & εξοπλισμός σκαφών επιβίωσης & λέμβων διάσωσης & θέματα εξατομικευμένα του εξοπλισμού τους. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά & ευκολίες των σκαφών επιβίωσης & λέμβων διάσωσης. Διάφοροι τύποι συσκευής που χρησιμοποιείται για την καθαίρεση σκαφών επιβίωσης & λέμβων διάσωσης. Μέθοδοι καθαίρεσης σκαφών επιβίωσης σε ταραγμένη θάλασσα. Μέθοδοι ανάκτησης σκαφών επιβίωσης. Μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται ύστερα από την απομάκρυνση από το πλοίο. Μέθοδοι καθαίρεσης & ανάκτησης λέμβων διάσωσης σε ταραγμένη θάλασσα.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από πρακτική επίδειξη της ικανότητας να: .1 επαναφέρει στην όρθια θέση σωσσίβια σχεδία που έχει ανατραπεί ενώ φέρει το ατομικό σωσσίβιο .2 ερμηνεία των σημάτων που υπάρχουν σε σκάφος επιβίωσης όσον αφορά τον αριθμό των ατόμων που έχει κατασκευασθεί να μεταφέρει .3 δίνει σωστές εντολές για την καθαίρεση & επιβίβαση σε σκάφος επιβίωσης, απομάκρινση από το πλοίο & την διοίκηση & αποβίβαση ατόμων από το σκάφος επιβίωσης .4 προετοιμάσει & καθαιρέσει με ασφάλεια σκάφος επιβίωσης & να απομακρυνθεί γρήγορα από την πλευρά του πλοίου .5 ανοικτά με ασφάλεια, ή σκαφών επι βίωσης & λέμβους διάσωσης. Χρησιμοποιώντας: πνευστή σχεδία & ανοικτή ή κλειστή λέμβο διάσωσης με εσωτερική μηχανή.	Η προετοιμασία, επιβίβαση & καθαίρεση σκάφους διάσωσης είναι εντός των περιοριστικών ορίων του εξοπλισμού & καθιστά ασφαλή την απομάκρυνση από το πλοίο του σκάφους επιβίβασης. Αρχικές ενέργειες κατά την εγκατάλειψη του πλοίου ελαχιστοποιούν απειλές για την επιβίωση. Η ανάκτηση σκαφών επιβίωσης & λέ-μβων διάσωσης είναι εντός των πε-ριοριστικών ορίων του εξοπλισμού.
Χειρισμός μηχανής σκάφους επιβίωσης.	Μέθοδοι εκκίνησης & λειτουργείας μηχανής σκάφους επιβίωσης & των προσαρτημάτων της μαζί με την χρήση της υπάρχουσας πυροσβεστικής συσκευής.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική επίδειξη ικανότητας να εκκινήσει & λειτουργήσει την μηχανή που υπάρχει σε εγκατεστιμένη ανοικτή ή κλειστή σωσίβια λέμβο.	Η πρόωση είναι διαθέσιμη & διατηρείται όπως απαιτείται για εκτέλεση ελιγμών.

Πίνακας Α - VI/2-1
Σελίδα 1/3

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διοίκηση επιβιωσάντων & σκάφους επιβίωσης ύστερα από την εγκατάλειψη του πλοίου.	Χειρισμός σκάφους επιβίωσης σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Χρησιμοποίηση πεισμάτου, άγκυρας & όλου του υπόλοιπου εξοπλισμού. Κατανομή των τροφίμων & νερού σε σκάφος επιβίωσης. Μέτρα που λαμβάνονται για να μεγιστοποιηθεί η ικανότητα εντοπισμού & θέσης του σκάφους επιβίωσης. Μέθοδος διάσωσης από ελικόπτερο. Επιπτώσεις της υποθερμίας & η πρόληψή της, χρήση προστατευτικών καλυμμάτων & ρούχων περιλαμβανομένων των στολών καταδύσεως & θερμικών προστατευτικών βοηθημάτων. Χρήση λέμβων διάσωσης & μηχανοκίνητων σωσίβιων λέμβων για την καθοδήγηση σωσιβίων σχεδιών & διάσωση επιζώντων & ατόμων στην θάλασσα. Προσγιάλωση σκαφών επιβίωσης.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από πρακτική επίδειξη της ικανότητας να: .1 κωπηλατήσει & πηδαλιουχήσει λέμβο & να πηδαλιουχήσει με πυξίδα .2 χρήσιμοποιεί εξατομικευμένων αντικειμένων εξοπλισμού του σκάφους επιβίωσης .3 ετοιμάζει συσκευές για να διευκολυνθεί ο εντοπισμός.	Η διοίκηση επιβίωσης είναι αρμόζουσα σύμφωνα με τις επικρατούσες συνθήκες & καταστάσεις.
Χρήση συσκευών εντοπισμού, περιλαμβανομένου του εξοπλισμού επικοινωνιών σημάτων & πυροτεχνημάτων.	Συσκευές διάσωσης ραδιοεπικοινωνιών που φέρονται σε σκάφη επιβίω-σης, περιλαμβανομένων των δορυ-φορικών EPIRB & αναμεταδότες έρευνας & διάσωσης SART. Σήματα κινδύνου με πυροτεχνήματα.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από πρακτική επίδειξη της ικανότητας να: .1 χρησιμοποιήσει φορητό εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών σκαφών επιβίωσης .2 χρησιμοποιήσει εξοπλισμό σημάτων, περιλαμβανομένων των πυροτεχνημάτων.	Η χρήση & επιλογή εξοπλισμού επικοινωνιών & σημάτων είναι η κατάλληλη προς τις επικρατούσες συνθήκες & καταστάσεις.

Πίνακας Α - VI/2-1
Σελίδα 2/3

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παροχή πρώτων βοηθειών σε επιζώντες.	Χρήση του κιβωτίου πρώτων βοηθειών & τεχνικών ανάνηψης. Περίθαλψη τραυματιών, περιλαμβανομένου του ελέγχου αιμορραγίας & σόκ.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από πρακτική επίδειξη της ικανότητας περίθαλψης τραυματιών τόσο κατά την διάρκεια όσο & μετά την εγκατάλειψη του πλοίου χρησιμοποιώντας το κιβώτιο πρώτων βοηθειών & τεχνικές ανάνηψης.	Αναγνώριση του πιθανού αιτίου, φύσης & έκτασης κατάστασης των τραυμάτων & γίνεται γρήγορα & με ακρίβεια. Η προτεραιότητα & αλληλουχία στη θεραπεία ελαχιστοποιεί οποιαδήποτε απειλή στην ζωή.

Πίνακας Α - VI/2-1
Σελίδα 3/3

Πίνακας A-VI/2-2
Προδιαγραφές του ελάχιστου προτύπου ικανότητας για ταχείες λέμβους διάσωσης.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Διοίκηση ταχείας λέμβου διάσωσης κατά την διάρκεια & μετά την καθαίρεση.	Κατασκευή & εξοπλισμός ταχέων λέμβων διάσωσης & τα εξατομικευμένα στοιχεία του εξοπλισμού τους. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά & ευκολίες των λέμβων ταχείας διάσωσης. Μέτρα ασφαλείας κατά την διάρκεια της καθαίρεσης & ανάκτησης λέμβου διάσωσης. Διαδικασίες ανόρθωσης ταχείας λέμβου διάσωσης που ανατράπηκε. Πως να χειρίζεται μια ταχεία λέμβος διάσωσης σε επικρατούσες & δυσμενείς καιρικές συνθήκες & καταστάσεις θαλάσσης. Εξοπλισμός ασφαλείας & ναυσιπλοίας που είναι διαθέσιμα σε μια ταχεία λέμβο διάσωσης. Τύποι ερεύνης & περιβαλλοντολογικοί παράγοντες που επιδρούν στην εκτέλεσή τους. Αξιολόγηση της ετοιμότητας ταχέων λέμβων διάσωσης & σχετικού εξοπλισμού για άμεση χρήση.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λήφθηκαν από πρακτική επίδειξη ή ικανότητα να: .1 ελέγχει την ασφαλή καθαίρεση & ανάκτηση μιας ταχείας λέμβου διάσωσης .2 επαναφέρει ανατραπείσα ταχεία λέμβου διάσωσης .3 χειρίζεται ταχείας λέμβου διάσωσης στις επικρατούσες συνθήκες καιρού & θαλάσσης .4 κολύμπα με ειδικό εξοπλισμό .5 χρήσιμοποιεί εξοπλισμό επικοινωνιών & σημάτων μεταξύ ταχείας λέμβου διάσωσης & ελικοπτέρου καθώς & πλοίου .6 χρήσιμοποιεί του μεταφερομένου εξοπλι σμού επείγουσας ανάγκης.	Η προετοιμασία, επιβίβαση, καθαίρεση & λειτουργία των ταχείων λέμβων διάσωσης είναι εντός των περιοριστικών ορίων του εξοπλισμού.

Πίνακας A - VI/2-2
Σελίδα 1/2

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
	Γνώση συντήρησης, επισκευών ανάγκης, κανονικό φούσκωμα & ξεφούσκωμα των διαμερισμάτων πλευστότη-τας πνευστών ταχέων λέμβων διά-σωσης.	.7 ανάκτηση τραυματία από την θάλασσα & μεταφορά του σε ελικόπτερο διάσωσης ή σε πλοίο ή σε ασφαλές μέρος .8 εκτέλεση μεθόδων έρευνας λαμβάνοντας υπόψη τους περιβαλλοντολογικούς παράγοντες.	
Χειρισμός μηχανής ταχείας λέμβου διάσωσης.	Μέθοδος εκκίνησης & λειτουργίας μιας μηχανής & των προσαρτημάτων της ταχείας λέμβου διάσωσης.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική επίδειξη της ικανότητας να εκινήσει & χειρισθεί μηχανή ταχείας λέμβου διάσωσης.	Η μηχανή εκκινεί & λειτουργεί όπως απαιτείται για εκτέλεση ελιγμών.

Πίνακας Α - VI/2-2
Σελίδα 2/2

ΜΕΡΟΣ Α - VI/3

Υποχρεωτική ελάχιστη εκπαίδευση σε πυρόσβεση προχωρημένου επιπέδου

Πρότυπο ικανότητας

1. Ναυτικοί που έχουν καθορισθεί να ελέγχουν εργασίες πυρόσβεσης θα έχουν επιτυχώς ολοκληρώσει προχωρημένου επιπέδου εκπαιδευτικές τεχνικές πυρόσβεσης, με ιδιαίτερη έμφαση στην οργάνωση, τακτική και διοίκηση και θα απαιτείται να επιδείξουν ικανότητα αναλαμβάνοντας εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα A-VI/3

2. Το επίπεδο γνώσεων και κατανόησης των θεμάτων που παρατίθενται στη στήλη 2 του πίνακα A-VI/3 θα είναι επαρκές για τον αποτελεσματικό έλεγχο των εργασιών πυρόσβεσης στο πλοίο

3. Η εκπαίδευση και πείρα για να επιτευχθεί το απαραίτητο επίπεδο θεωρητικών γνώσεων, κατανόησης και επάρκειας θα λαμβάνει υπόψη τις οδηγίες που δίδονται στο μέρος B αυτού του κώδικα

4. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση θα απαιτείται να παρέξει αποδεικτικά στοιχεία ότι έχει επιτύχει το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας εντός των προηγουμένων 5 ετών, σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα A-VI/3

Πίνακας A-VI/3
Προδιαγραφές του ελαχίστου πρότυπου ικανότητας σε πυρόσβεση προχωρημένου επιπέδου.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Ελεγχος εργασιών πυρόσβεσης στα πλοία.	Διαδικασίες πυρόσβεσης στην θάλασσα & στο λιμάνι με ιδιαίτερη έμφαση στην οργάνωση, τακτικές & διοίκηση. Χρήση νερού για πυρόσβεση, η επίπτωση στην ευστάθεια του πλοίου, προληπτικά μέτρα & διαδικασίες διόρθωσης. Επικοινωνίες & συντονισμός κατά την διάρκεια εργασιών πυρόσβεσης. Ελεγχος εξαερισμού, περιλαμβανομένου του εξαγωγέα καπνού. Ελεγχος συστημάτων ηλεκτρισμού & καυσίμων. Κίνδυνοι κατά την διαδικασία πυρόσβεσης (ξηρά απόσταξη, χημικές αντιδράσεις, φωτιές στον καπναγωγό λεβήτων κλπ). Πυρόσβεση επικινδύνων αγαθών. Μέτρα πυροπροστασίας & κίνδυνοι που σχετίζονται με την αποθήκευση & διαχείριση υλικών (χρώματα κλπ). Διαχείριση & έλεγχος τραυματιών. Διαδικασίες συντονισμού με πυροσβέστες ξηράς.	Πρακτικές ασκήσεις & εκπ/ση που διεξάγεται σε εγκεκριμένες & πλήρες ρεαλιστικές συνθήκες εκπ/σης (πχ. προσομοιωμένες συνθήκες πλοίου) & όπου είναι αυτό πρακτικά δυνατό σε σκότος.	Τα μέτρα που παίρνονται για τον έλεγχο πυρκαιών βασίζονται σε πλήρη και ακριβή αξιολόγηση του περιστατικού χρησιμοποιώντας όλες τις διαθέσιμες πηγές πληροφοριών. Η σειρά προτεραιοτήτων, η χρονική στιγμή & σειρά των ενεργειών είναι οι κατάλληλες για τις γενικές απαιτή-σεις του περιστατικού & για την ελαχιστοποίηση των ζημιών& ενδεχόμενη ζη-μιά στο πλοίο, τραυματισμούς στο προσωπικό & αρνητική επίπτωση στην επιχειρησιακή αποτελεσματι-κότητα του πλοίου. Η μετάδοση πληροφοριών είναι ταχεία, ακριβής, πλήρης & σαφής. Διαφυλάσσεται πάντοτε η προσωπική ασφάλεια κατά την διάρκεια των εργασιών ελέγχου πυρκαιάς.

Πίνακας A - VI/3
Σελίδα 1/2

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Οργάνωση & εκπ/ση ομάδων πυρόσβεσης.	Προετοιμασία σχεδίων ανάγκης. Συγκρότηση & τοποθέτηση προσωπικού σε ομάδες πυρόσβεσης. Στρατηγικές & τακτικές για τον έλεγχο πυρκαιών σε διάφορα μέρη του πλοίου.	Πραγματοποιούνται πρακτικές ασκήσεις & εκπ/ση σε εγκεκριμένες & ρεαλιστικές συνθήκες εκπ/σης (π.χ. εξομοιωμένες συνθήκες πλοίο).	Η συγκρότηση & οργάνωση των ομάδων ελέγχου πυρκαιάς εξασφαλίζει την γρήγορη & αποτελεσματική εφαρμογή των σχεδίων & διαδικασιών επείγουσας ανάγκης.
Επιθεώρηση & συντήρηση συστημάτων & εξοπλισμού πυρανίχνευσης & πυ-ρόσβεσης.	Τα συστήματα ανίχνευσης πυρκαιάς, μόνα συστήματα πυρόσβεσης φορητός & κινητός πυροσβεστικός εξοπλισμός περιλαμβανομένων των συσκευών αντλιών & εξοπλισμού διάσωσης, διάσωσης του πλοίου, υποστήριξης της ζωής, εξοπλισμού ατομικής προστασίας & εξοπλισμό επικοινωνιών. Απαιτήσεις για θεσπισμένες επιθεωρήσης & επιθεώρη-ση νηογνώμωνα.	Πρακτικές ασκήσεις χρησιμοποιώντας εγκεκριμένο εξοπλισμό & συστήματα σε ρεαλιστικό εκπ/κό περιβάλλον.	Η επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα όλων των συστημάτων & εξοπλισμού πυρανίχνευσης & πυρόσβεσης διατηρείται πά-ντοτε σύμφωνα με τις προδιαγρα-φές λειτουργίας & τις νομοθετικές απαιτήσεις.
Ερευνα περιστατικού & σύνταξη αναφοράς σε περιστατικά πυρκαιάς.	Αξιολόγηση της αιτίας των περιστατικών πυρκαιάς.	Πρακτικές ασκήσεις σε ρεαλιστικό εκπ/κό περιβάλλον.	Τα αίτια πυρκαιάς εντοπίζονται & η αποτελεσματικότητα των μέτρων καταπολέμησης αξιολογείται.

Πίνακας Α - VI/3
Σελίδα 2/2

ΜΕΡΟΣ Α - VI/4

Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για ιατρικές πρώτες βοήθειες και ιατρική φροντίδα.

Πρότυπο ικανότητας για ναυτικούς που τους ανατίθεται να παρέχουν ιατρικές πρώτες βοήθειες στο πλοίο

1. Κάθε ναυτικός στον οποίο ανατίθεται να παρέξει ιατρικές πρώτες βοήθειες στο πλοίο θα απαιτείται να επιδείξει την ικανότητα να αναλάβει εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα Α - VI/4-1

2. Το επίπεδο γνώσεων των θεμάτων που παρατίθενται στην στήλη 2 του πίνακα Α - VI/4-1 θα είναι επαρκές για να είναι σε θέση ο ναυτικός που του έχει ανατεθεί να λάβει άμεση και αποτελεσματικά μέτρα σε περίπτωση ατυχημάτων ή ασθενείας που ενδέχεται να συμβεί στο πλοίο

3. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού VI/4, παράγραφος 1 θα απαιτείται να παρέξει αποδεικτικά στοιχεία ότι το απαιτούμενο πρότυπο ικανότητας έχει επιτευχθεί σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας που παρατίθενται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα Α - VI/4-1

Πρότυπο ικανότητας για ναυτικούς που τους ανατίθεται να παρέχουν ιατρική φροντίδα στο πλοίο

4. Κάθε ναυτικός που του έχουν ανατεθεί καθήκοντα ιατρικής φροντίδας στο πλοίο θα απαιτείται να επιδείξει την ικανότητα να αναλάβει τις εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στην στήλη 1 του πίνακα Α - VI/4-2 θα είναι επαρκές για να είναι σε θέση ο καθορισμένος ναυτικός να λάβει αποτελεσματικά και άμεσα μέτρα σε περίπτωση ατυχημάτων και ασθενειών που είναι πιθανό να συμβούν στο πλοίο

5 Το επίπεδο γνώσεων των αντικειμένων της στήλης 2 του πίνακα Α-VI/4-2 θα είναι επαρκές ώστε να επιτρέπει στον ορισμένο ναυτικό να αναλάβει άμεση και αποτελεσματική δράση σε περίπτωση ατυχήματος ή ασθενείας που συνήθως συμβαίνουν στο πλοίο.

6 Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού VI/4 παράγραφος 2 θα απαιτείται να παρουσιάσει αποδεικτικά στοιχεία ότι διαθέτει το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας σύμφωνα με τις μεθόδους επίδειξης ικανότητας και τα κριτήρια αξιολόγησης της που περιέχονται στις στήλες 3 και 4 του πίνακα Α-VI/4-2.

Πίνακας A-VI/4-1
Προδιαγραφές ελάχιστου προτύπου ικανότητας παροχής πρώτων βοηθειών.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παροχή άμεσων πρώτων βοηθειών σε περίπτωση ατυχήματος ή ασθενειών στο πλοίο.	Κουτί πρώτων βοηθειών. Δομή & λειτουργία του σώματος. Τοξικολογικοί κίνδυνοι στο πλοίο, περιλαμβανομένης της χρήσης του οδηγού πρώτων βοηθειών για χρήση σε ατυχήματα που εμπλέκονται επικίνδυνα φορτία (MFAG) ή του εθνικού του ισοδυνάμου. Εξέταση τραυματία ή ασθενή. Τραυματισμοί σπονδυλικής στήλης. Εγκαύματα, καψήματα & επιπτώσεις θερμότητας ψύχους καταγμάτων, εξαρθρώσεις & μυικοί τραυματισμοί. Ιατρική φροντίδα διασωθέντων ατόμων. Ραδιο-ιατρικές συμβουλές. Φαρμακολογία. Αποστείρωση. Καρδιακή ανακοπή, πνιγμός & ασφυξία.	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική εκπ/ση.	Η αναγνώριση πιθανών αιτιών, φύσης & έκτασης των τραυμάτων είναι γρήγορος, πλήρης & σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική πρώτων βοηθειών. Ο κίνδυνος αυτοτραυματισμού & τραυματισμού άλλων ελαχιστοποιεί-ται πάντοτε. Η θεραπεία των τραυμάτων & η κατάσταση των ασθενών είναι η κατάλληλη & σύμφωνη με αναγνωρισμένη πρακτική πρώτων βοηθειών & διεθνείς οδηγίες.

Πίνακας A - VI/4-1
Σελίδα 1/1

Πίνακας A-VI/4-2

Προδιαγραφές ελάχιστου προτύπου επάρκειας για άτομα που είναι υπεύθυνα ιατρικής φροντίδας στο πλοίο.

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παροχή ιατρικής φροντίδας σε ασθενείς και τραυματίες ενώ παραμένουν στο πλοίο.	Φροντίδα τραυματία όταν φέρει τραύματα 1. κεφαλής & σπονδυλικής στήλης 2. αυτιών, μύτης, λάρυγγα & ματιών 3. εξωτερική & εσωτερική αιμορραγία 4. εγκαύματα, καψίματα & κρυοπαγήματα 5. κατάγματα, εξαρθρώσεις & μυικά τραύματα 6. πληγές, θεραπεία πληγών & μόλυνση 7. ανακούφιση από πόνο 8. τεχνικές ραψίματος & νάρθηκα 9. διαχείριση οξέων κοιλιακών καταστάσεων 10. μικρής κλίμακας χειρουργική θεραπεία 11. γάζες & μπαντάρισμα. Θέματα νοσηλείας 1. γενικές αρχές 2. φροντίδα περίθαλψης	Αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που λαμβάνονται από πρακτική εκπ/ση & επίδειξη. Οπου είναι πρακτικά δυνατόν, εγκεκριμένη πρακτική πείρα σε νοσοκομείο ή παρόμοιο ίδρυμα.	Η εξακρίβωση των συμπτωμάτων βα-σίζεται στις έννοιες της κλινικής ε-ξέτασης & ιατρικού ιστορικού. Η προστασία κατά της μόλυνσης & εξάπλωσης των ασθενειών είναι πλήρης & αποτελεσματική. Η προσωπική συμπεριφορά είναι ήρεμη με αυτοπεποίθηση & πειστική. Η θεραπεία των τραυμάτων ή κατάστασης είναι η κατάλληλη & σύμφωνη με την αποδεκτή ιατρική πρακτική με τους εθνικούς & διεθνείς ιατρικούς οδηγούς. Η δοσολογία & παροχή φαρμάκων & φαρμακευτικής αγωγής είναι σύμφωνη με τις συστάσεις των κατασκευαστών & την αποδεκτή ιατρική πρακτική. Η σημασία των αλλαγών στην κατάσταση του ασθενούς αναγνωρίζεται έγκαιρα.

Πίνακας Α - VI/4-2
Σελίδα 1/3

Στήλη 1 Ικανότητα	Στήλη 2 Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Στήλη 3 Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Στήλη 4 Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Παροχή ιατρικής φροντίδας σε ασθενείς και τραυματίες ενώ παραμένουν στο πλοίο. (συνεχίζεται).	Ασθένειες περιλαμβανομένων: 1. ιατρικών καταστάσεων & καταστάσεων ανάγκης 2. αφροδισίων νοσημάτων 3. τροπικών & μολυσματικών ασθενειών. Κατάχρηση ναρκωτικών & οινοπνεύματος. Οδοντιατρική φροντίδα. Γυναικολογία, εγκυμοσύνη & τοκετός. Ιατρική φροντίδα διασωθέντων ατόμων. Θάνατος στη θάλασσα. Υγιεινή. Πρόληψη ασθενειών περιλαμβανομένων: 1. απολύμανσης, απεντόμισης, μυοκτονίας 2. εμβολιασμών Τήρηση αρχείου & αντιγράφων των κανονισμών που ισχύουν 1. τήρηση ιατρικού αρχείου 2. διεθνείς & εθνικοί ναυτικοί ιατρικοί κανονισμοί.		

Πίνακας Α - VI/4-2
Σελίδα 2/3

Στήλη 1	Στήλη 2	Στήλη 3	Στήλη 4
Ικανότητα	Γνώση, κατανόηση και ικανότητα	Μέθοδοι επίδειξης ικανότητας	Κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας
Συμμετοχή σε συντονισμένα προγράμματα ιατρικής βοήθειας στα πλοία.	Εξωτερική βοήθεια περιλαμβανομένων: 1. ραδιο-ιατρικών συμβουλών 2. μεταφορά του αρρώστου & τραυματία περιλαμβανομένης της μεταφοράς με ελικόπτερα 3. ιατρική φροντίδα αρρώστων ναυτικών που περιλαμβάνει συνεργασία με λιμενικές υπηρεσίες υγείας ή μονάδες εξωτερικών ιατρείων στο λιμάνι.		Οι διαδικασίες κλινικής εξέτασης είναι πλήρεις & συμφωνούν με τις οδηγίες που λήφθηκαν. Η μέθοδος & προετοιμασία μεταφοράς είναι σύμφωνες με αναγνωρισμένες διαδικασίες & σχεδιάζεται έτσι που να μεγιστοποιείται πρόνοια για τον άρρωστο. Οι διαδικασίες αναζήτησης ραδιο-ιατρικών συμβουλών συμμορφώνεται με την καθιερωμένη πρακτική & συστάσεις.

Πίνακας Α - VI/4-2
Σελίδα 3/3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Μέρος Α - VII/1

Έκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών

1. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σε επιχειρησιακό επίπεδο σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου VII του παραρτήματος της Σύμβασης θα απαιτείται να ολοκληρώσει τη σχετική εκπαίδευση και άσκηση και να ανταποκρίνεται στο πρότυπο ικανότητας για όλες τις δραστηριότητες που μνημονεύονται είτε στον πίνακα Α - II/1 ή στον πίνακα Α - III/1. Δραστηριότητες που καθορίζονται στους πίνακες Α - II/1 ή Α -III/1 αντίστοιχα μπορεί να προστεθούν με την προϋπόθεση ότι ο υποψήφιος ολοκληρώνει, όπου απαιτείται, πρόσθετη σχετική μόρφωση και εκπαίδευση και πληροί τα πρότυπα ικανότητας που αναφέρονται σε αυτούς τους πίνακες για τις λειτουργίες που αφορούν.

2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σε επίπεδο διοίκησης σαν πρόσωπο που έχει την διοίκηση σε πλοίο 500 κοχ. και άνω. ή το πρόσωπο στο οποίο θα περιέλθει η διακυβέρνηση τέτοιου πλοίου σε περίπτωση ανικανότητος του προσώπου που έχει την διακυβέρνηση, θα απαιτείται εκτός της συμμόρφωσης με το πρότυπο ικανότητας που καθορίζεται στον πίνακα Α - II/1 να ολοκληρώσει την σχετική μόρφωση και εκπαίδευση και πληροίται στα πρότυπα ικανότητας για όλες τις δραστηριότητες που μνημονεύονται στον πίνακα Α - II/2. Δραστηριότητες που καθορίζονται στους πίνακες του κεφαλαίου III αυτού του μέρους μπορεί να προστεθούν με την προϋπόθεση ότι ο υποψήφιος ολοκληρώνει. όπως πρέπει, πρόσθετη σχετική εκπαίδευση και άσκηση και ανταποκρίνεται στα πρότυπα ικανότητας που μνημονεύονται σε αυτούς τους πίνακες για τις αντίστοιχες δραστηριότητες.

3. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σε διοικητικό επίπεδο σαν το πρόσωπο που θα είναι υπεύθυνο για την μηχανική πρόωση του πλοίου του οποίου η ισχύς της κύριας μηχανής πρόωσης είναι 750 KW και άνω ή το πρόσωπο στο οποίο τέτοια ευθύνη θα περιέλθει σε περίπτωση ανικανότητας του προσώπου που είναι υπεύθυνο για την μηχανική πρόωση του πλοίου. θα απαιτείται, στην συμμόρφωση με το πρότυπο ικανότητας που καθορίζεται στον πίνακα Α - III/2, να συμπληρώσει σχετική εκπαίδευση και άσκηση και να ικανοποιεί τα πρότυπα ικανότητας για όλες τις λειτουργίες που ορίζονται στον πίνακα Α-III/2, αντίστοιχα. Λειτουργίες που καθορίζονται στους πίνακες του κεφαλαίου II αυτού του μέρους μπορεί να προστεθούν με την προϋπόθεση ότι ο υποψήφιος ολοκληρώνει, όπως πρέπει, πρόσθετη σχετική εκπαίδευση και άσκηση και πληρoίται στα πρότυπα ικανότητας που μνημονεύονται σε αυτούς τους πίνακες για τις αντίστοιχες δραστηριότητες.

4. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σε επίπεδο υποστήριξης στην ναυσιπλοΐα ή στην ναυτική μηχανολογία θα συμμορφούται με το πρότυπο ικανότητας που καθορίζεται στον πίνακα Α - II/4 ή Α - III/4 αυτού του μέρους όπως πρέπει.

Μέρος Α - VII/2

Πιστοποίηση ναυτικών

1. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού VII/1, παράγραφος 1.3 , κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου VII σε επιχειρησιακό επίπεδο σε δραστηριότητες που καθορίζονται στους πίνακες Α-II/1 ή Α-III/1

.1 θα έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον ενός έτους, στην οποία υπηρεσία θα περιλαμβάνεται περίοδος έξι μηνών κατά την οποία θα έχει εκτελέσει καθήκοντα μηχανοστασίου υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού μηχανής και, όπου απαιτείται η λειτουργία της ναυσιπλοΐας, περίοδος τουλάχιστον έξι μηνών κατά την οποία θα έχει εκτελέσει καθήκοντα τήρησης φυλακής γεφύρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού φυλακής γεφύρας και

.2 θα έχει ολοκληρώσει, κατά την διάρκεια της υπηρεσίας αυτής, εγκεκριμένο προγράμματα εκπαίδευσης στο πλοίο, που ανταποκρίνεται στις σχετικές απαιτήσεις των μερών A-II/1 και A-III/1 και έχει τεκμηριωθεί σε εγκεκριμένο βιβλίο εγγραφών εκπαίδευσης

2. Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου VII σε επιχειρησιακό επίπεδο σε συνδυασμό λειτουργιών που καθορίζονται στους πίνακες A-II/2 και A-III/2 θα διαθέτει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία σχετική με τις δραστηριότητες που θα παρατίθενται στην θεώρηση του πιστοποιητικού ως εξής :

.1 για άτομα, εκτός εκείνων που έχουν την διοίκηση ή ευθύνη για την μηχανική πρόωση ενός πλοίου - 12 μήνες εκτελώντας καθήκοντα σε επιχειρησιακό επίπεδο που είναι σχετικό με τον κανονισμό III/2 ή III/3 όπως πρέπει και, όπου απαιτείται η δραστηριότητα της ναυσιπλοΐας σε διοικητικό επίπεδο, τουλάχιστον 12 μήνες εκτελώντας καθήκοντα τήρησης φυλακής γεφύρας σε επιχειρησιακό επίπεδο

.2 για εκείνους που έχουν την διοίκηση ή την ευθύνη για την μηχανική πρόωση ενός πλοίου -τουλάχιστον 48 μήνες περιλαμβανομένων των διατάξεων της παραγράφου 2.1 αυτού του μέρους, εκτελώντας, σαν αξιωματικός κάτοχος πιστοποιητικού, καθήκοντα που είναι σχετικά με τις δραστηριότητες που θα μνημονεύονται στην θεώρηση του πιστοποιητικού από την οποία 24 μήνες θα διανυθούν εκτελώντας λειτουργίες που παρατίθενται στον πίνακα A-II/1, και 24 μήνες θα διανυθούν εκτελώντας λειτουργίες που παρατίθενται στους πίνακες A-III/1 και A-III/2 .

ΜΕΡΟΣ A -VII/3

Αρχές που διέπουν την έκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ

Μέρος A - VIII/1

Ικανότητα ανάληψης καθηκόντων

1 Όλα τα πρόσωπα στα οποία ανατίθενται καθήκοντα αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής ή ως μέλος πληρώματος που αποτελεί μέρος φυλακής θα τους διατίθεται τουλάχιστον 10ωρη ανάπαυση σε οποιοδήποτε 24ωρο χρονικό διάστημα.

2 Οι ώρες ανάπαυσης είναι δυνατόν να διαιρούνται σε δύο το πολύ χρονικές περιόδους, μια εκ των οποίων θα είναι τουλάχιστον 6ώρου διάρκειας.

3 Οι απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν είναι απαραίτητο να τηρούνται σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης ή γυμνασίου ή κάτω από άλλες υπερισχύουσες επιχειρησιακές συνθήκες.

4 Παρά τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2, το ελάχιστο χρονικό διάστημα των δέκα ωρών μπορεί να μειωθεί σε τουλάχιστον 6 συνεχόμενες ώρες με την προϋπόθεση ότι οποιαδήποτε τέτοια μείωση δεν θα παρατείνεται πέραν των 2 ημερών και δίδονται τουλάχιστον 70 ώρες ανάπαυση σε κάθε χρονική περίοδο επτά ημερών.

5. Οι Αρχές θα απαιτούν όπως τα προγράμματα τήρησης φυλακών αναρτώνται σε προσιτό σημείο.

Μέρος A - VIII/2

Ρυθμίσεις τήρησης φυλακής και αρχές που πρέπει να τηρούνται

ΜΕΡΟΣ 1 - ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

1. Ο αξιωματικός που είναι υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας ή φυλακής καταστρώματος θα έχει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου II ή του κεφαλαίου VII που είναι σχετικά με τα καθήκοντα που αντιστοιχούν σε τήρηση φυλακής ναυσιπλοΐας ή καταστρώματος.

2. Ο αξιωματικός που είναι υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα έχει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου III ή του κεφαλαίου III που είναι σχετικά με τα καθήκοντα που αντιστοιχούν σε τήρηση φυλακής μηχανής.

ΜΕΡΟΣ 2 - ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Γενικές απαιτήσεις

3 Το ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί θα σχεδιάζεται εκ των προτέρων λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές πληροφορίες και οποιαδήποτε πορεία χαραχθεί θα ελέγχεται πριν από την έναρξη του ταξιδιού.

4 Ο πρώτος μηχανικός, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, θα καθορίζει εκ των προτέρων τις ανάγκες του πλού που πρόκειται να γίνει, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις σε καύσιμα, νερό, λιπαντικά,χημικά, αναλώσιμα και λοιπά ανταλλακτικά, εργαλεία, εφόδια και οποιεσδήποτε άλλες απαιτήσεις.

Προγραμματισμός πριν από κάθε ταξίδι

5 Πριν από κάθε ταξίδι ο πλοίαρχος κάθε πλοίου θα εξασφαλίζει ότι η πορεία που πρόκειται να ακολουθηθεί από το λιμάνι απόπλου έως το πρώτο λιμάνι κατάπλου έχει σχεδιασθεί χρησιμοποιώντας επαρκείς και κατάλληλους χάρτες και άλλες ναυτικές εκδόσεις που είναι απαραίτητες για το ταξίδι που πρόκειται να πραγματοποιηθεί που περιέχουν ακριβείς, πλήρεις και ενημερωμένες πληροφορίες όσον αφορά εκείνους τους ναυσιπλοϊκούς περιορισμούς και κινδύνους που είναι μονίμου ή προβλεπομένης φύσης, και οι οποίοι είναι σχετικοί με την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου.

Διακρίβωση και έκθεση της προγραμματισθείσης πορείας

6 Όταν διακριβωθεί ο σχεδιασμός της πορείας λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές πληροφορίες η σχεδιασθείσα πορεία θα εκτεθεί με ευκρίνεια σε κατάλληλους χάρτες και θα είναι συνεχώς διαθέσιμη στον αξιωματικό φυλακής που θα διακριβώσει κάθε πορεία που πρόκειται να ακολουθηθεί πριν αυτή χρησιμοποιηθεί κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Παρέκκλιση από την σχεδιασθείσα πορεία

7 Αν ληφθεί απόφαση κατά την διάρκεια του ταξιδιού να αλλαχθεί το επόμενο λιμάνι κατάπλου της προγραμματισθείσης πορείας, ή εάν είναι απαραίτητο να παρεκλίνει σημαντικά το πλοίο από την προγραμματισθείσα πορεία για άλλους λόγους τότε θα προγραμματισθεί τροποποιηθείσα πορεία πριν την πραγματοποίηση σημαντικής παρέκλισης από την αρχικά προγραμματισθείσα πορεία.

ΜΕΡΟΣ 3 - ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ

Αρχές που γενικά εφαρμόζονται στην τήρηση φυλακής

8 Τα μέρη θα εφιστούν την προσοχή των εταιρειών πλοιάρχων, πρώτων μηχανικών και προσωπικού τήρησης φυλακής στις παρακάτω αρχές που θα τηρούνται για να εξασφαλισθεί ότι τηρούνται ασφαλείς φυλακές πάντοτε.

9 Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου υποχρεούται να εξασφαλίσει ότι οι ρυθμίσεις τήρησης φυλακής είναι κατάλληλος για να διατηρηθεί ασφαλής φυλακή ναυσιπλοΐας. Υπό την γενική διεύθυνση του πλοιάρχου οι αξιωματικοί φυλακής ναυσιπλοΐας είναι υπεύθυνοι για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου κατά τις χρονικές περιόδους ευθύνης τους στην διάρκεια των οποίων θα δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την αποφυγή σύγκρουσης και προσάραξης.

10 Ο πρώτος μηχανικός κάθε πλοίου υποχρεούται, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, να εξασφαλίσει ότι οι ρυθμίσεις τήρησης φυλακής μηχανοστασίου είναι κατάλληλος για να διατηρείται ασφαλής φυλακή μηχανοστασίου.

Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

11.Ο πλοίαρχος, αξιωματικοί και μέλη πληρώματος θα είναι ενήμεροι των σοβαρών επιπτώσεων επιχειρησιακής ή τυχαίας ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος και θα λάμβάνουν όλα τα δυνατά προληπτικά μέτρα για να προληφθεί τέτοιου είδους ρύπανση, ιδιαίτερα εντός του πλαισίου των σχετικών διεθνών κανονισμών και κανονισμών λιμένα.

ΜΕΡΟΣ 3-1 - ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΗΡΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

12 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας είναι ο εκπρόσωπος του πλοιάρχου και είναι πρωτάρχικά υπεύθυνος πάντοτε για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου και για συμμόρφωση με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής συγκρούσεων στην Θάλασσα του 1972.

Οπτήρας

13 Κατάλληλος οπτήρας θα τηρείται πάντοτε σύμφωνα με τον κανόνα 5 των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα του 1972 και θα εξυπηρετεί τον σκοπό :

.1 διατήρησης συνεχούς κατάστασης επαγρύπνησης οπτικής και ακουστικής καθώς επίσης και με όλα τα άλλα διαθέσιμα μέσα, αναφορικά με οποιεσδήποτε σημαντικές αλλαγές στο επιχειρησιακό περιβάλλον.

.2 πλήρους αξιολόγησης της κατάστασης και του κίνδυνου σύγκρουσης, προσάραξης και άλλων κινδύνων στην ναυσιπλοΐα, και

.3 εντοπισμός πλοίων ή αεροσκαφών σε κίνδυνο, ναυαγών, ναυαγείων, συντριμμιών και άλλων κινδύνων της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

14 Ο οπτήρας πρέπει να είναι σε θέση να είναι πλήρως συγκεντρωμένος στα καθήκοντά του και δεν θα αναλαμβάνει άλλα καθήκοντα ούτε και θα του ανατίθενται και τα οποία μπορεί να του αποσπάσουν την προσοχή του από τα κύρια καθήκοντά του.

15 Τα καθήκοντα του οπτήρα και του πηδαλιούχου είναι ξεχωριστά και ο πηδαλιούχος δεν θα θεωρείται ότι είναι οπτήρας ενώ πηδαλιουχεί, με εξαίρεση τα μικρά πλοία όπου υπάρχει ανεμπόδιστο οπτικό πεδίο κυκλικά από το σημείο που γίνεται η πηδαλιουχία και δεν υπάρχει μείωση της όρασης κατά την νύκτα ή άλλο εμπόδιο ως προς την τήρηση κατάλληλου οπτήρα. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας μπορεί να είναι ο μόνος οπτήρας κατά την διάρκεια της ημέρας με την προϋπόθεση ότι σε αυτή την περίπτωση :

.1 η κατάσταση έχει αξιολογηθεί προσεκτικά και έχει διαπιστωθεί χωρίς αμφιβολία ότι είναι ασφαλές να γίνει κάτι τέτοιο,

.2 έχουν ληφθεί πλήρως υπόψη όλοι οι σχετικοί παράγοντες οι οποίοι περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται στους εξής:

- καιρικές συνθήκες,
- ορατότης,
- πυκνότης κυκλοφορίας,
- εγγύτης κινδύνων για την ναυσιπλοΐα, και
- η απαραίτητη προσοχή όταν γίνεται ναυσιπλοΐα σε ή κοντά σε περιοχές σχεδίων διαχωρισμού κυκλοφορίας, και

.3 είναι άμεσα διαθέσιμη βοήθεια που θα προστρέξει στην γέφυρα όταν αυτό απαιτείται από οποιαδήποτε αλλαγή της κατάστασης

16 Οταν προσδιορίζει ότι η σύσταση της φυλακής ναυσιπλοΐας είναι επαρκής για να εξασφαλισθεί ότι πάντοτε υπάρχει κατάλληλος οπτήρας, ο πλοίαρχος θα λάβει υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες περιλαμβανομένων και αυτών που περιγράφονται σε αυτό το μέρος του Κώδικα, καθώς επίσης και τους παρακάτω παράγοντες :

.1 ορατότης, κατάσταση καιρού και θαλάσσας,

.2 πυκνότης κυκλοφορίας, και άλλες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην περιοχή όπου το πλοίο ναυσιπλοεί,

.3 η απαραίτητη προσοχή όταν το πλοίο ναυσιπλοεί εντός ή κοντά σε περιοχές σχεδίων διαχωρισμού κυκλοφορίας ή όπου ισχύουν άλλα μέτρα όσον αφορά τις πορείες,

.4 ο πρόσθετος φόρτος εργασίας που προκαλείται από την φύση των λειτουργιών του πλοίου, άμεσες επιχειρησιακές απαιτήσεις και προσδοκώμενοι ελιγμοί,

.5 η καταλληλότητα για να αναλάβει υπηρεσία οποιουδήποτε εκ των μελών του πληρώματος που είναι σε ετοιμότητα, και που έχει ορισθεί ως μέλη φυλακής,

.6 γνώση και εμπιστοσύνη στην επαγγελματική ικανότητα των αξιωματικών και του πληρώματος του πλοίου,

.7 η πείρα κάθε αξιωματικού φυλακής ναυσιπλοΐας, και η εξοικείωση αυτού του αξιωματικού με τον εξοπλισμό του πλοίου, διαδικασίες και ικανότητα ελιγμών,

.8 δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο πλοίο σε οποιοδήποτε χρονικό διάστημα, περιλαμβανομένων των δραστηριοτήτων ραδιοεπικοινωνιών και της διαθεσιμότητας βοηθείας που θα κληθεί άμεσα στην γέφυρα όταν αυτό είναι απαραίτητο

.9 λειτουργική κατάσταση των οργάνων και διατάξεων ελέγχου της γεφύρας περιλαμβανομένων των συστημάτων συναγερμού,

.10 έλεγχος πηδαλίου και έλικας και χαρακτηριστικά ελιγμών πλοίου,

.11 το μέγεθος του πλοίου και το οπτικό πεδίο που είναι διαθέσιμο από την θέση πηδαλιουχίας,

.12 η διάμεξη της γέφυρας, στον βαθμό που αυτή η διάταξη μπορεί να εμποδίσει κάποιο μέλος της φυλακής να εντοπίσει με όραση ή ακοή οποιαδήποτε εξωτερική εξέλιξη, και

.13 οποιοδήποτε άλλο σχετικό πρότυπο, διαδικασία ή οδηγία που είναι σχετική με τις ρυθμίσεις τήρησης φυλακής και καταλληλότητας για ανάληψη καθηκόντων που έχουν γίνει αποδεκτά από τον Οργανισμό.

Ρυθμίσεις φυλακής

17 Όταν αποφασισθεί η σύσταση της φυλακής της γεφύρας, που μπορεί να περιλαμβάνει κατάλληλα προσοντούχα μέλη του πληρώματος, μεταξύ των άλλων, οι παρακάτω παράγοντες θα λαμβάνονται υπόψη:

.1 ουδέποτε θα παραμένει η γέφυρα χωρίς προσωπικό

.2 καιρικές συνθήκες, ορατότης και αν επικρατεί φως της ημέρας ή σκοτάδι,

.3 εγγύτης κινδύνων της ναυσιπλοΐας που μπορεί να καταστήσουν απαραίτητο για τον αξιωματικό που είναι υπεύθυνος φυλακής να εκτελέσει πρόσθετα ναυσιπλοϊκά καθήκοντα,

.4 χρήση και λειτουργική κατάσταση των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας όπως το ραντάρ η οι ηλεκτρονικές συσκευές προσδιορισμού στίγματος και όποιος άλλος εξοπλισμός που επιδρά στην ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου,

.5 αν το πλοίο διαθέτει αυτόματο πιλότο.

.6 αν υπάρχουν καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών που πρέπει να εκτελεσθούν.

.7 χειριστήρια έλεγχου μη επανδρωμένου μηχανοστασίου, συναγερμοί και ενδείκτες που υπάρχουν στη γέφυρα. διαδικασίες για την χρήση τους και περιορισμοί. και

.8 οποιεσδήποτε ασυνήθιστες απαιτήσεις για την φυλακή ναυσιπλοΐας που μπορεί να προκύψουν ως αποτέλεσμα ειδικών επιχειρησιακών καταστάσεων

Παραλαβή φυλακής

18 Ο αξιωματικός φυλακής ναυσιπλοΐας δεν θα παραδώσει την φυλακή σε αντικαταστάτη αξιωματικό εάν έχει λόγους να πιστεύει ότι ο τελευταίος δεν είναι σε θέση να εκτελέσει τα καθήκοντα τήρησης φυλακής αποτελεσματικά, και σε τέτοια δε περίπτωση θα ενημερωθεί ο πλοίαρχος.

19 Ο αντικαταστάτης αξιωματικός θα εξασφαλίσει ότι τα μέλη της αναλαμβάνουσας φυλακής είναι πλήρως σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντά τους, ιδιαίτερα όσον αφορά την προσαρμογή τους στην νυκτερινή όραση. Αντικαταστάτες αξιωματικοί δεν θα παραλαμβάνουν φυλακή έως ότου η όραση τους προσαρμοσθεί με τις καταστάσεις φωτισμού.

20 Προτού αναλάβουν φυλακή οι αντικαταστάτες αξιωματικοί θα εξακριβώσουν οι ίδιοι το κατ' εκτίμηση ή το πραγματικό στίγμα του πλοίου και θα επιβεβαιώσουν την πορεία που πρόκειται να ακολουθηθεί, καθώς και την πορεία και ταχύτητα και τους ελέγχους μη επανδρωμένου μηχανοστασίου όπως πρέπει και θα λάβουν υπόψη τους όποιους κινδύνους για την ναυσιπλοΐα που αναμένεται να αντιμετωπισθούν κατά την διάρκεια της φυλακής τους.

21 Οι αντικαταστάτες αξιωματικοί αυτοπρόσωπα θα εξακριβώνουν τα κατωτέρω:

.1 τις πάγιες διαταγές και άλλες ειδικές οδηγίες του πλοιάρχου που αφορούν στην ναυσιπλοΐα του πλοίου,

.2 το στίγμα, πορεία, ταχύτητα και βύθισμα του πλοίου,

.3 επικρατούσες και αναμενόμενες παλίρροιες, ρεύματα, καιρό, ορατότητα και οι επιπτώσεις αυτών των παραγόντων επί της πορείας και ταχύτητας,

.4 διαδικασίες για την χρήση των κύριων μηχανών για ελιγμούς όταν οι κύριες μηχανές ευρίσκονται υπό τον έλεγχο της γέφυρας

.5 ναυσιπλοΐας κατάσταση, η οποία περιλαμβάνονται αλλά δεν περιορίζεται :

.5.1 στην λειτουργική κατάσταση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και ναυσιπλοΐας που χρησιμοποιείται ή ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί κατά την διάρκεια της φυλακής,

.5.2 στα σφάλματα της γυροσκοπικής και μαγνητικής πυξίδας,

.5.3 στην παρουσία και κίνηση πλοίων που είναι ορατά ή είναι γνωστό ότι ευρίσκονται στην περιοχή,

.5.4 στις συνθήκες και κινδύνους που ενδέχεται να αντιμετωπισθούν κατά την διάρκεια της φυλακής,και

.5.5 στις πιθανές επιπτώσεις της κλίσης, διαγωγής, πυκνότητας του νερού και τη αλλαγής διαγωγής λόγω της κίνησης του πλοίου στην απόσταση μεταξύ τρόπιδας και πυθμένα

22 Εάν οποτεδήποτε πρόκειται να αντικατασταθεί ο αξιωματικός φυλακής ναυσιπλοΐας όταν γίνεται ελιγμός ή άλλη ενέργεια για να αποφευχθεί κάποιος κίνδυνος, η αντικατάσταση αυτού του αξιωματικού θα αναβληθεί έως ότου αυτής της φύσης οι ενέργειες έχουν ολοκληρωθεί

Εκτέλεση φυλακής ναυσιπλοΐας

23. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας :

.1 θα εκτελεί φυλακή στην γέφυρα,

.2 ουδέποτε θα εγκαταλείπει την γέφυρα χωρίς να αντικατασταθεί σωστά,

.3 θα συνεχίζει να είναι υπεύθυνος για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου, παρά την παρουσία του πλοιάρχου στην γέφυρα, έως ότου ειδικά ενημερωθεί ότι ο πλοίαρχος έχει αναλάβει αυτήν την ευθύνη και αυτό έχει γίνει αμοιβαία κατανοητό, και

.4 θα ενημερώνει τον πλοίαρχο όταν έχει οποιαδήποτε αμφιβολία ως προς τις ενέργειες που πρέπει να λάβει αναφορικά με την ασφάλεια.

24 Κατά την διάρκεια της φυλακής η πορεία που ακολουθείται, το στίγμα και η ταχύτητα θα ελέγχονται σε επαρκώς συχνά χρονικά διαστήματα, χρησιμοποιώντας οποιαδήποτε διαθέσιμα βοηθήματα ναυσιπλοιας είναι απαραίτητα, για να εξασφαλισθεί ότι το πλοίο ακολουθεί την προγραμματισμένη πορεία.

25 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα διαθέτει πλήρεις γνώσεις όσον αφορά την θέση και λειτουργία όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και ναυσιπλοΐας που υπάρχει στο πλοίο και θα γνωρίζει και θα λαμβάνει υπόψη τους λειτουργικούς περιορισμούς αυτού του εξοπλισμού.

26 Στον αξιωματικό υπεύθυνο φυλακής ναυσιπλοΐας δεν θα ανατίθενται ούτε θα αναλαμβάνει άλλα καθήκοντα που ενδεχομένως θα παρέμβουν στην ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου.

27 Αξιωματικοί φυλακής ναυσιπλοΐας θα κάνουν την πλέον αποτελεσματική χρήση όλου του εξοπλισμού ναυσιπλοΐας που έχουν στην διάθεσή τους .

28 Όταν χρησιμοποιεί το ραντάρ, ο αξιωματικός φυλακής ναυσιπλοΐας θα έχει κατά νου την ανάγκη να συμμορφούται πάντοτε με τις διατάξεις που αφορούν την χρήση του ραντάρ που περιέχονται στους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα.

29 Σε περιπτώσεις ανάγκης ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας δεν θα διστάσει να χρησιμοποιήσει το πηδάλιο, τις μηχανές και την συσκευή ηχητικών σημάτων. Εν τούτοις, έγκαιρη προειδοποίηση όσον αφορά τις προτιθέμενες αλλαγές στην ταχύτητα της μηχανής θα πρέπει να δίδεται όταν αυτό είναι δυνατόν ή να γίνεται αποτελεσματική χρήση των χειριστηρίων ελέγχων μη-επανδρωμένου μηχανοστασίου που υπάρχουν στην γέφυρα σύμφωνα με τις εφαρμοζόμενες διαδικασίες.

30 Αξιωματικοί φυλακής ναυσιπλοΐας θα γνωρίζουν τα χαρακτηριστικά χειρισμών του πλοίου τους, περιλαμβανομένων των αποστάσεων κράτησης και πρέπει να εκτιμούν ότι διαφορετικά πλοία ενδεχομένως διαθέτουν διαφορετικά χαρακτηριστικά χειρισμών.

31 Θα πρέπει να γίνεται κατά την διάρκεια της φυλακής κατάλληλη καταγραφή των κινήσεων και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την ναυσιπλοΐα του πλοίου.

32 Είναι βασικής σημασίας για τον αξιωματικό φυλακής ναυσιπλοΐας να εξασφαλίζει ότι πάντοτε υπάρχει κατάλληλος οπτήρας. Σε πλοίο με ξεχωριστό δωμάτιο χαρτών ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας μπορεί να επισκεφθεί το δωμάτιο χαρτών, όταν αυτό είναι ουσιώδες, για ένα βραχύ χρονικό διάστημα για την απαραίτητη εκτέλεση καθηκόντων ναυσιπλοΐας, αλλά πρέπει πρώτα να εξασφαλίσει ότι είναι ασφαλές να το πράξει και ότι υπάρχει οπτήρας.

33 Θα γίνονται δοκιμές λειτουργίας του εξοπλισμού ναυσιπλοΐας που υπάρχει στο πλοίο στη θάλασσα, όσο συχνά όσο είναι πρακτικά δυνατόν και όπως οι συνθήκες το επιτρέπουν, ιδιαίτερα προτού προκύψουν αναμενόμενες επικίνδυνες καταστάσεις που έχουν επιπτώσεις στην ναυσιπλοΐα. Ανάλογα με τη περίπτωση, αυτές οι δοκιμές θα καταγράφονται. Τέτοιες δοκιμές θα πραγματοποιούνται επίσης πριν από τον κατάπλου και απόπλου.

34 Ο αξιωματικός που είναι υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα πραγματοποιεί τακτικούς ελέγχους για να εξασφαλίσει:

.1 ότι το άτομο που πηδαλιουχεί το πλοίο ή ο αυτόματος πιλότος ακολουθούν την σωστή πορεία

.2 το σφάλμα της πυξίδας προσδιορίζεται τουλάχιστον μία φορά σε κάθε φυλακή και, όταν είναι δυνατόν, ύστερα από κάθε σημαντική αλλαγή πορείας, η πρότυπη και η γυροσκοπική πυξίδα συγκρίνονται συχνά και οι επαναλήπτες ευθυγραμμίζονται με την κύρια πυξίδα.

.3 το αυτόματο πηδάλιο ελέγχεται με το χέρι τουλάχιστον μια φορά κατά την διάρκεια της φυλακής,

.4 τα φώτα ναυσιπλοΐας και σημάτων και ο λοιπός ναυσιπλοϊκός εξοπλισμός λειτουργούν κανονικά,

.5 ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών λειτουργεί κανονικά σύμφωνα με την παράγραφο 86 αυτού του μέρους, και

.6 τα χειριστήρια ελέγχου μη επανδρωμένου μηχανοστασίου, συναγερμοί και ενδείκτες λειτουργούν κανονικά.

35 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα έχει κατά νουν την ανάγκη συμμόρφωσης πάντοτε με τις απαιτήσεις που της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS) του 1974 που ισχύουν. Ο αξιωματικός φυλακής ναυσιπλοΐας θα λάβει υπόψη:

.1 την ανάγκη να τοποθετήσει ένα άτομο να πηδαλιουχεί το πλοίο και να θέσει τη πηδαλιουχία υπό χειροκίνητο έλεγχο έγκαιρα ούτως ώστε να μπορεί να αντιμετωπισθεί κατά τρόπο ασφαλή οποια ενδεχόμενη επικίνδυνα κατάσταση, και

.2 ότι όταν το πλοίο ευρίσκεται στον αυτόματο πιλότο είναι πάρα πολύ επικίνδυνο να επιτραπεί σε μία κατάσταση να εξελιχθεί σε σημείο που ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας είναι αβοήθητος και αναγκάζεται να χρησιμοποιήσει το άτομο που εκτελεί καθήκοντα οπτήρα προκειμένου να λάβει μέτρα επείγουσας ανάγκης, διακόπτοντας έτσι την συνέχεια της παρατήρησης του οπτήρα.

36 Αξιωματικοί φυλακής ναυσιπλοΐας θα είναι πολύ εξοικειωμένοι με την χρήση όλων των ηλεκτρονικών βοηθημάτων ναυσιπλοΐας που διαθέτει το πλοίο, περιλαμβανομένων των δυνατοτήτων και περιορισμών τους, και θα χρησιμοποιούν κάθε ένα από αυτά τα βοηθήματα όταν πρέπει και θα έχουν κατά νου ότι το βυθόμετρο είναι ένα πολύτιμο βοήθημα ναυσιπλοΐας.

37 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα χρησιμοποιεί το ραντάρ οποτεδήποτε υπάρχει ή αναμένεται να υπάρξει περιορισμένη ορατότης και πάντοτε σε θαλάσσιες περιοχές πυκνής κυκλοφορίας έχοντας κατά νουν τους περιορισμούς του.

38 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα εξασφαλίσει ότι οι κλίμακες εμβέλειας που χρησιμοποιούνται αλλάζονται τόσο συχνά έτσι ώστε οι ήχοι εντοπίζονται το ενωρίτερον δυνατό.
Πρέπει να έχει κατά νού ότι ήχοι μικρής έντασης ή ασθενείς μπορεί να μην εντοπισθούν.

39 Οποτεδήποτε το ραντάρ χρησιμοποιείται, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα επιλέγει την κατάλληλη κλίμακα εμβέλειας και θα παρατηρεί την οθόνη προσεκτικά, και θα εξασφαλίσει ότι η υποτύπωση ή η συστηματική ανάλυση αρχίζει με αρκετή ευχέρεια χρόνου.

40 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα ενημερώνει άμεσα τον πλοίαρχο :

.1 εάν αντιμετωπίζεται ή αναμένεται περιορισμένη ορατότης,

.2 εάν οι συνθήκες κυκλοφορίας ή οι κινήσεις των άλλων πλοίων προκαλούν ανησυχία,

.3 εάν υπάρχει δυσκολία στην τήρηση της πορείας,

.4 εάν δεν μπορέσει να δει ξηρά, σημάδι ναυσιπλοΐας ή να πάρει βυθομετρήσεις μέχρι-κα-μέχρι την αναμενόμενη χρονική στιγμή,

.5 εάν, χωρίς να αναμένεται, ξηρά ή σημάδι ναυσιπλοΐας είναι ορατό ή παρατηρείται αλλαγή στις μετρήσεις βυθομέτρησης,

.6 όταν γίνει ζημιά στις μηχανές, στις διατάξεις ελέγχου μηχανών τηλεέλεγχο, πρόωσης, μηχανισμό πηδαλιουχίας ή σε όποιο ουσιώδες εξάρτημα ναυσιπλοΐας, συναγερμό ή ενδείκτη,

.7 εάν ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών παρουσιάζει δυσλειτουργίες,

.8 υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, εάν βρίσκεται σε οποιαδήποτε αμφιβολία όσον αφορά το ενδεχόμενο πρόκλησης ζημιών από τον καιρό

.9 εάν το πλοίο απαντά τον όποιο κίνδυνο για την ναυσιπλοΐα, όπως παγετώνες ή ναυάγιο, και

.10 σε όποια άλλη κατάσταση επείγουσας ανάγκης ή αν ευρίσκεται σε οποιαδήποτε αμφιβολία

41. Παρά την απαίτηση να ενημερώνει αμέσως τον πλοίαρχο όταν επικρατούν οι συνθήκες που προαναφέρθηκαν, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας πρόσθετα δεν θα διστάσει να λάβει άμεσα μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου, όποτε αυτό το επιβάλουν οι περιστάσεις.

42. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα δώσει στο προσωπικό τήρησης φυλακής όλες τις κατάλληλες οδηγίες και πληροφορίες με τις οποίες εξασφαλίζεται η τήρηση ασφαλούς φυλακής περιλαμβανομένου και του κατάλληλου οπτήρα.

Τήρηση φυλακής υπό διαφορετικές συνθήκες και σε διαφορετικές περιοχές

Αίθριος καιρός

43 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα λαμβάνει συχνές και ακριβείς διοπτεύσεις πυξίδας προσεγγιζόντων πλοίων ως μέσον εγκαίρου εντοπισμού κινδύνου σύγκρουσης, και θα έχει κατά νου ότι τέτοιος κίνδυνος μπορεί μερικές φορές να υφίσταται ακομή και όταν είναι εμφανής αξιόλογη αλλαγή διόπτευσης, ιδιαίτερα όταν προσεγγίζει πολύ μεγάλο πλοίο η ρυμούλκηση ή όταν γίνεται προσέγγιση πλοίου σε κοντινή απόσταση. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα λάβει έγκαιρα και θετικά μέτρα σε συμμόρφωση με τους ισχύοντες Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα του 1972 και εν συνεχεία θα ελέγξει ότι τα μέτρα που ελήφθησαν είχαν το επιθυμητό αποτέλεσμα

44 Σε αίθριο καιρό, οποτεδήποτε είναι αυτό δυνατόν, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα πραγματοποιεί πρακτική άσκηση άσκηση στο ραντάρ.

Περιορισμένη ορατότης

45 Όταν απαντάται ή αναμένεται περιορισμένη ορατότης, η πρώτη ευθύνη του αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής ναυσιπλοΐας είναι να συμμορφωθεί με τους σχετικούς κανονισμούς των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα του 1972 με ιδιαίτερη προσοχή στην ήχηση σημάτων ομίχλης, να κινείται με ασφαλή ταχύτητα και να έχει τις μηχανές έτοιμες για άμεσους ελιγμούς. Πρόσθετα ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας :

.1 θα ενημερώσει τον πλοίαρχο,

.2 θα τοποθετήσει κατάλληλο οπτήρα,

.3 θα ανάψει τα φώτα ναυσιπλοΐας, και

.4 θα θέσει σε λειτουργία και θα χρησιμοποιεί το ραντάρ.

Σε ώρες σκότους

46 Ο πλοίαρχος και ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας όταν καθορίζουν καθήκοντα οπτήρα θα δίδουν την προσήκουσα σημασία στον εξοπλισμό γεφύρας και στα διαθέσιμα για χρήση βοηθήματα ναυσιπλοΐας τους περιορισμούς τους, τις διαδικασίες και τα προστατευτικά μέτρα που εφαρμόζονται

Παράκτια ύδατα και ύδατα πυκνής κυκλοφορίας

47 Θα χρησιμοποιείται ο χάρτης με τη μεγαλύτερη κλίμακα που υπάρχει στο πλοίο και είναι κατάλληλος για την περιοχή και που έχει διορθωθεί με τις τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες. Διοπτεύσεις θα λαμβάνονται κατά συχνά διαστήματα, οποτεδήποτε το επιτρέπουν οι συνθήκες, η διόπτευση θα πραγματοποιείται με περισσότερες της μιάς μεθόδους.

48 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα εντοπίζει ρητά όλα τα σχετικά σημάδια ναυσιπλοΐας.

Ναυσιπλοΐα με επιβαίνοντα πλοηγό

49 Παρά τα καθήκοντα και υποχρεώσεις των πλοηγών, η παρουσία τους στο πλοίο δεν απαλλάσσει τον πλοίαρχο η τον αξιωματικό υπεύθυνο φυλακής ναυσιπλοΐας από τα καθήκοντά τους και υποχρεώσεις τους όσον αφορά την ασφάλεια του πλοίου. Ο πλοίαρχος και ο πλοηγός θα ανταλλάσσουν πληροφορίες όσον αφορά τις διαδικασίες ναυσιπλοΐας, τοπικές συνθήκες και τα χαρακτηριστικά του πλοίου. Ο πλοίαρχος και / ή ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής θα συνεργασθούν στενά με τον πλοηγό και θα τηρούν ακριβή έλεγχο όσον αφορά την θέση και κίνηση του πλοίου.

50 Εάν υπάρχει οποιαδήποτε αμφιβολία όσον αφορά τις ενέργειες ή προθέσεις του πλοηγού, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα ζητήσει διευκρινίσεις από τον πλοηγό και, εάν έχει ακόμη αμφιβολίες θα ενημερώσει αμέσως τον πλοίαρχο και θα λάβει οποιαδήποτε μέτρα είναι απαραίτητα πριν από την άφιξη του πλοιάρχου.

Πλοίο αγκυροβολημένο

51 Εάν ο πλοίαρχος το θεωρεί απαραίτητο, θα τηρείται συνεχή φυλακή ναυσιπλοΐας όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο. Ενώ το πλοίο είναι αγκυροβολημένο, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας:

.1 θα προσδιορίζει και υποτυπώνει το στίγμα του πλοίου στον κατάλληλο χάρτη το συντομώτερο πρακτικά δυνατόν,

.2 όταν οι συνθήκες το επιτρέπουν, θα ελέγχει σε επαρκώς συχνά χρονικά διαστήματα αν το πλοίο παραμένει με ασφάλεια στην θέση του λαμβάνοντας διοπτεύσεις σταθερών σημείων ναυσιπλοΐας ή εύκολα αναγνωρίσιμων σημείων της ξηράς

.3 θα εξασφαλίσει ότι υπάρχει κατάλληλος οπτήρας

.4 θα εξασφαλίσει ότι γίνονται περιοδικά περίπολοι επιθεώρησης στο πλοίο,

.5 θα παρατηρεί τις μετεωρολογικές και παλιρροιακές συνθήκες και την κατάσταση της θάλασσας,

.6 θα ενημερώνει τον πλοίαρχο και θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα εάν το πλοίο σύρει την άγκυρα,

.7 θα εξασφαλίσει ότι η κατάσταση ετοιμότητας των κύριων μηχανών και άλλων μηχανημάτων είναι σύμφωνη με τις οδηγίες του πλοιάρχου,

.8 εάν η ορατότης επιδεινούται θα ενημερώσει τον πλοίαρχο,

.9 θα εξασφαλίσει ότι το πλοίο εκθέτει τα σωστά φώτα και σχήματα και ότι τα κατάλληλα ηχητικά σήματα ηχούν σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανονισμούς, και

.10 θα λαμβάνει μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος από ρύπανση από το πλοίο και θα συμμορφούται με τους εφαρμοστέους κανονισμούς ρύπανσης.

ΜΕΡΟΣ 3-2 - ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΗΡΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

52. Ο όρος "φυλακή μηχανής" όπως χρησιμοποιείται στα μέρη 3-2, 4-2 και 4-4 αυτού του τμήματος σημαίνει είτε ένα πρόσωπο είτε προσωπικού που απαρτίζει την φυλακή ή την χρονική περίοδο ευθύνης για αξιωματικό κατά την διάρκεια της οποίας η φυσική παρουσία στους χώρους μηχανημάτων αυτού του αξιωματικού μπορεί να απαιτείται ή να μην απαιτείται.

53. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής είναι ο εκπρόσωπος του πρώτου μηχανικού και είναι πάντοτε πρωταρχικά υπεύθυνος για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία και συντήρηση των μηχανημάτων που επιδρούν στην ασφάλεια του πλοίου και είναι υπεύθυνος για την επιθεώρηση, λειτουργία και δοκιμή, όπως απαιτείται, όλων των μηχανημάτων και εξοπλισμού που εμπίπτει στην ευθύνη της φυλακής μηχανής.

Ρυθμίσεις φυλακής

54 Η σύσταση της φυλακής μηχανής, θα είναι πάντοτε επαρκής για να εξασφαλισθεί η ασφαλής λειτουργία όλων των μηχανημάτων που επιδρούν στην λειτουργία του πλοίου, είτε αυτό είναι σε αυτόματο ή χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας και θα είναι η κατάλληλη για τις επικρατούσες καταστάσεις και συνθήκες.

55 Όταν αποφασίζεται η σύσταση της φυλακής μηχανής, που μπορεί να περιλαμβάνει κατάλληλα προσοντούχα μέλη του πληρώματος, θα λαμβάνονται υπόψη μεταξύ των άλλων τα παρακάτω κριτήρια:

.1 ο τύπος του πλοίου και ο τύπος και κατάσταση των μηχανημάτων,

.2 η επαρκής πάντοτε επιτήρηση των μηχανημάτων που επιδρούν στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου,

.3 οποιοιδήποτε ειδικοί τρόποι λειτουργίας επιβάλλονται από συνθήκες όπως ο καιρός, πάγος, μολυσμένο νερό, ρηχά νερά, καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, περιορισμός ζημιών ή ελάττωση της ρύπανσης,

.4 τα προσόντα και η πείρα της φυλακής μηχανής,

.5 η ασφάλεια της ζωής, πλοίου, φορτίου και λιμένα, και προστασία του περιβάλλοντος,

.6 η τήρηση των διεθνών, εθνικών και τοπικών κανονισμών, και

.7 διατήρηση των συνήθων λειτουργιών του πλοίου.

Παραλαβή φυλακής

56 Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής δεν θα παραδώσει την φυλακή στον αντικαταστάτη αξιωματικό εάν έχει λόγους να πιστεύει ότι αυτός προφανώς δεν είναι σε θέση να εκτελεί τα καθήκοντα τήρησης φυλακής αποτελεσματικά, και σε τέτοια δε περίπτωση θα ενημερωθεί ο πρώτος μηχανικός.

57. Ο αντικαταστάτης αξιωματικός της φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι τα μέλη της αντικαθιστώσας φυλακής είναι εμφανώς πλήρως ικανά να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους αποτελεσματικά.

58. Προτού παραλάβουν την φυλακή μηχανής οι αντικαταστάτες αξιωματικοί θα ικανοποιηθούν τουλάχιστον προς τα παρακάτω:

.1 τις πάγιες διαταγές και ειδικές οδηγίες του πρώτου μηχανικού που είναι σχετικές με την λειτουργία των μηχανών και συστημάτων του πλοίου

.2 τη φύση όλων των εργασιών που βρίσκονται σε εξέλιξη σε μηχανήματα και συστήματα, το προσωπικό που εμπλέκεται και τους ενδεχόμενους κίνδυνους

.3 το επίπεδο, και όπου ισχύει, την κατάσταση του νερού ή καταλοίπων στους υδροσυλλέκτες, εφεδρικές δεξαμενές, δεξαμενές καταλοίπων, δεξαμενές εφεδρικές, δεξαμενές ποσίμου ύδατος, δεξαμενές λυμάτων και οποιεσδήποτε ειδικές απαιτήσεις για την χρήση και διάθεση των περιεχομένων τους,

.4 τη κατάσταση και στάθμη καυσίμου στις εφεδρικές δεξαμενές, δεξαμενές κατακάθησης, δεξαμενές ημερησίας κατανάλωσης και σε άλλες ευκολίες αποθήκευσης καυσίμων,

.5 οποιεσδήποτε ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά τις απορρίψεις του συστήματος υγιεινής,

.6 τη κατάσταση και τρόπο λειτουργίας των διαφόρων κύριων και βοηθητικών συστημάτων, περιλαμβανομένου του συστήματος διανομής ηλεκτρικής ισχύος,

.7 όπου εφαρμόζεται, την κατάσταση του εξοπλισμού ελέγχου και της κονσόλας ελέγχου, και ποιά μηχανήματα δουλεύουν χειροκίνητα,

.8 όπου εφαρμόζεται, την κατάσταση και τρόπο λειτουργίας των αυτομάτων ελέγχων του λέβητα όπως τα συστήματα ελέγχου φλόγας, τα συστήματα ελέγχου ορίων, τα συστήματα ελέγχου καύσης, τα συστήματα ελέγχου παροχής καυσίμου και λοιπού εξοπλισμού που είναι σχετικός με την λειτουργία των ατμολεβήτων,

.9 οποιεσδήποτε ενδεχόμενες δυσμενείς καταστάσεις που είναι αποτέλεσμα δυσμενών καιρικών συνθηκών, πάγου, μολυσμένων ή ρηχών νερών

.10 οποιουσδήποτε ειδικούς τρόπους λειτουργίας που υπαγορεύονται από βλάβες του εξοπλισμού ή από δυσμενείς συνθήκες στο πλοίο

.11 αναφορές των μελών πληρώματος του μηχανοστασίου που είναι σχετικές με τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί

.12 η διαθεσιμότα συσκευών πυρόσβεσης και

.13 η κατάσταση συμπληρώσεως του ημερολογίου μηχανής

Εκτέλεση φυλακής μηχανής

59. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι οι καθιερωμένες ρυθμίσεις τηρήσεως φυλακής διατηρούνται και ότι την διοίκηση, τα μέλη πληρώματος μηχανής, εάν αποτελούν μέρος της φυλακής μηχανής βοηθούν στην ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία της μηχανής πρόωσης και του βοηθητικού εξοπλισμού.

60. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα συνεχίζει να είναι υπεύθυνος για τις εργασίες στο χώρο μηχανημάτων, παρά την παρουσία του πρώτου μηχανικού στους χώρους μηχανημάτων, έως ότου συγκεκριμένα ενημερωθεί ότι ο πρώτος μηχανικός έχει αναλάβει την ευθύνη αυτή και ότι αυτό έχει γίνει αμοιβαία κατανοητό.

61. Όλα τα μέλη της φυλακής μηχανής θα είναι εξοικειωμένα με τα καθήκοντα τηρήσεως φυλακής που τους έχουν ανατεθεί. Πρόσθετα κάθε μέλος θα έχει γνώσεις επί των κατωτέρω όσον αφορά το πλοίο επί του οποίου υπηρετεί:

.1 της χρήσης των καταλλήλων συστημάτων ενδοσυνεννοήσεως

.2 των οδών διαφυγής από τον χώρο του μηχανοστασίου

.3 των συστημάτων συναγερμού του μηχανοστασίου και να είναι σε θέση να ξεχωρίσει τους διάφορους συναγερμούς με ειδική αναφορά στο συναγερμό μέσων πυροσβέσεως και

.4 του αριθμού, θέσης και τύπων εξοπλισμού πυροσβέσεως και εξοπλισμού ελέγχου ζημιών στους χώρους μηχανημάτων μαζί με την χρήση τους και τα διάφορα προληπτικά μέτρα ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται

62. Οποιοδήποτε μηχάνημα δεν δουλεύει κανονικά, αναμένεται να παρουσιάσει βλάβη ή απαιτεί ειδική εργασία επισκευής, θα σημειώνεται καθώς επίσης και οποιεσδήποτε ενέργειες έχουν ήδη γίνει. Θα γίνουν σχέδια για οποιεσδήποτε περαιτέρω ενέργειες, εάν απαιτούνται.

63. Όταν οι χώροι μηχανημάτων ευρίσκονται σε επανδρωμένη κατάσταση, ο μηχανικός που είναι υπεύθυνος φυλακής μηχανής, θα είναι πάντοτε άμεσα ικανός να χειρισθεί τον εξοπλισμό προώσεως σε ανταπόκριση στις ανάγκες για αλλαγές σε κατεύθυνση ή ταχύτητα.

64. Όταν οι χώροι μηχανημάτων ευρίσκονται σε περιοδικά μη επανδρωμένη κατάσταση, ο καθορισμένος αξιωματικός καθηκόντων που είναι υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα είναι άμεσα διαθέσιμος και σε ετοιμότητα να προσέλθει στο χώρο μηχανημάτων.

65. Όλες οι διαταγές της γέφυρας θα εκτελούνται έγκαιρα. Αλλαγές στην κατεύθυνση ή ταχύτητα των κύριων μονάδων προώσεως θα καταγράφονται, με εξαίρεση όπου η Αρχή έχει ορίσει ότι το μέγεθος ή τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου πλοίου καθιστούν πρακτικά αδύνατη τέτοιου είδους καταγραφή. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι οι έλεγχοι της κυρίας μονάδας προώσεως, όταν ευρίσκεται στο χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας, ευρίσκονται υπό συνεχή παρακολούθηση υπό συνθήκες ετοιμότητας ή ελιγμών.

66. Θα πρέπει να δίδεται η προσήκουσα προσοχή στην διαρκή συντήρηση και υποστήριξη όλων των μηχανημάτων, περιλαμβανομένων των συστημάτων μηχανικών, ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών, υδραυλικών και συστημάτων αέρος πνευματικών, των συσκευών ελέγχου τους και του σχετικού εξοπλισμό ασφαλείας, όλων των συστημάτων εξοπλισμού εξυπηρέτησης, ενδιαίτησης και στην καταγραφή αποθεμάτων και χρήση ανταλλακτικών.

67. Ο πρώτος μηχανικός θα εξασφαλίσει ότι ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής ενημερούται εφ' όλης της προληπτικής συντηρήσεως, ελέγχου ζημιών ή εργασιών επισκευής που πρόκειται να πραγματοποιηθούν κατά την διάρκεια της φυλακής. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα είναι υπεύθυνος για την απομόνωση, παράκαμψη και ρύθμιση όλων των μηχανημάτων που ευρίσκονται υπό την ευθύνη της φυλακής μηχανής και επί των οποίων πρέπει να γίνουν εργασίες και θα καταγράφει όλες τις εργασίες που πραγματοποιούνται.

68. Όταν το μηχανοστάσιο τίθεται σε κατάσταση ετοιμότητας, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι όλα τα μηχανήματα και εξοπλισμός που μπορεί να χρησιμοποιηθούν κατά την διάρκεια των ελιγμών βρίσκονται σε άμεση κατάσταση ετοιμότητας και είναι διαθέσιμη επαρκής εφεδρική ισχύς για τον μηχανισμό πηδαλιουχίας και άλλες απαιτήσεις.

69. Σε αξιωματικούς υπεύθυνους φυλακής μηχανής δεν θα ανατίθενται ούτε θα αναλαμβάνουν καθήκοντα που θα μπορούσαν να εμπλακούν με τα εποπτικά τους καθήκοντα ως προς το κύριο σύστημα προώσεως και τα βοηθητικά μηχανήματα. Θα έχουν την κυρία εγκατάσταση προώσεως και τα βοηθητικά συστήματα υπό σταθερή επιτήρηση έως ότου κανονικά αντικατασταθούν, και κατά περιοδικά διαστήματα θα επιθεωρούν τα μηχανήματα για τα οποία είναι υπεύθυνοι. Θα εξασφαλίζουν επίσης ότι γίνονται επαρκείς επισκέψεις στα μηχανήματα και στο χώρο του μηχανισμού πηδαλιουχίας με σκοπό την παρατήρηση και αναφορά δυσλειτουργιών μηχανημάτων ή εκτεταμένων βλαβών εκτελώντας ή διευθύνοντας ρυθμίσεις ρουτίνας, απαιτούμενη συντήρηση και οποιεσδήποτε άλλες απαραίτητες εργασίες.

70. Αξιωματικοί υπεύθυνοι φυλακής μηχανής θα ζητούν από οποιοδήποτε άλλο μέλος της φυλακής μηχανής να τους ενημερώνει για ενδεχόμενες επικίνδυνες καταστάσεις που μπορεί να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις σε μηχανήματα ή να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ζωής ή την ασφάλεια του πλοίου.

71. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι ο χώρος μηχανών επιτηρείται και θα κανονίζει για αντικαταστάτες σε περίπτωση ανικανότητας οποιουδήποτε εκ του προσωπικού φυλακής μηχανής. Η φυλακή μηχανής δεν θα αφήσει τους χώρους μηχανημάτων χωρίς επίβλεψη κατά τρόπο που θα μπορούσε να εμποδίσει την χειροκίνητη λειτουργία της εγκαταστάσης του μηχανοστασίου ή των ρυθμιστικών βαλβίδων.

72. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να περιορίσει τις επιπτώσεις ζημιών που προέρχονται από εκτεταμένη βλάβη εξοπλισμού, πυρκαϊά, κατάκλυση, ρήγμα, σύγκρουση, προσάραξη ή άλλη αιτία.

73. Προτού απαλλαγεί των καθηκόντων του ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανοστασίου θα εξασφαλίσει ότι όλα τα γεγονότα που σχετίζονται με την κύρια μηχανή και τα βοηθητικά μηχανήματα και τα οποία συνέβησαν κατά την διάρκεια της φυλακής έχουν καταγραφεί κατάλληλα.

74. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα συνεργασθεί με οποιοδήποτε μηχανικό επιφορτισμένο με εργασίες συντήρησης κατά την διάρκεια όλων των εργασιών προληπτικής συντήρησης, ελέγχου ζημιών ή επισκευών. Σε αυτό περιλαμβάνονται αλλά δεν είναι απαραίτητο να περιορίζεται στα :

.1 απομόνωση και παράκαμψη μηχανημάτων επί των οποίων θα γίνουν εργασίες

.2 ρύθμιση της υπολοίπου εγκαταστάσεως για να δουλέψει επαρκώς και με ασφάλεια κατά την περίοδο συντήρησης

.3 καταγραφή στο ημερολόγιο μηχανής ή σε άλλο κατάλληλο αποδεικτικό στοιχείο, τον εξοπλισμό στον οποίο εκτελούνται εργασίες και το εμπλεκόμενο προσωπικό, και ποιά μέτρα ασφαλείας ελήφθησαν και από ποιόν, επ' ωφελεία των αντικαταστατών αξιωματικών και για λόγους ιστορικού και

.4 δοκιμή και θέση σε λειτουργία, όταν είναι απαραίτητο, μηχάνημα ή εξοπλισμό που έχει επισκευασθεί

75. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίζει ότι οποιοσδήποτε εκ των μελών του πληρώματος μηχανής που εκτελεί καθήκοντα συντήρησης είναι διαθέσιμος για να βοηθήσει στην χειροκίνητη λειτουργία μηχανημάτων σε περίπτωση βλάβης αυτοματοποιημένου εξοπλισμού.

76. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής πρέπει να έχει κατά νουν ότι αλλαγές στην ταχύτητα, που είναι αποτέλεσμα δυσλειτουργίας μηχανήματος, ή όποια ακυβερνησία, μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου και την ζωή στην θάλασσα. Η γέφυρα θα ενημερωθεί άμεσα, σε περίπτωση πυρκαϊάς, και για όποια επικείμενη ενέργεια όπως χώρους μηχανημάτων πού μπορεί να προκαλέσει την μείωση της ταχύτητας του πλοίου, επικείμενη ακυβερνησία, σταμάτημα του προωστηρίου συστήματος του πλοίου ή όποια μεταβολή στην παραγωγή ηλεκτρικής ισχύος ή παρόμοια απειλή στην ασφάλεια. Αυτή η ειδοποίηση, όπου είναι δυνατόν, θα ολοκληρούται πριν πραγματοποιηθούν οι αλλαγές, προκειμένου να δοθεί στην γέφυρα ο μέγιστος δυνατός χρόνος προκειμένου να λάβει τα όποια απαραίτητα μέτρα για να αποφευχθεί ενδεχόμενο ναυτικό ατύχημα.

77. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα ενημερώσει τον πρώτο μηχανικό χωρίς καθυστέρηση :

.1 όταν συμβεί ζημία ή δυσλειτουργία της μηχανής που μπορεί να είναι τέτοιας φύσεως ώστε να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία του πλοίου

.2 όταν συμβαίνει όποια δυσλειτουργία η οποία, πιστεύεται, μπορεί να προκαλέσει ζημία ή εκτεταμένη ζημία της μηχανής προώσεως, βοηθητικών μηχανημάτων ή συστημάτων παρακολούθησης και διακυβέρνησης, καί

.3 σε οποιαδήποτε κατάσταση ανάγκης, ή εάν βρίσκεται σε αμφιβολία ως προς την απόφαση ή τα μέτρα που θα πάρει

78. Παρά την απαίτηση να ενημερωθεί ο πρώτος μηχανικός στις παραπάνω καταστάσεις, ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής δεν θα διστάσει να λάβει άμεσα μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου των μηχανών του και του πληρώματος ως οι συνθήκες το απαιτούν.

79. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα δώσει στο προσωπικό φυλακής όλες τις κατάλληλες οδηγίες και πληροφορίες που θα εξασφαλίσουν την τήρηση ασφαλούς φυλακής μηχανής. Η συνήθης συντήρηση μηχανημάτων που πραγματοποιείται υπό μόρφη περιστασιακών εργασιών ώς μέρους τήρησης ασφαλούς φυλακής θα ορίζονται ώς αναπόσπαστο μέρους της συνήθους φυλακής. Λεπτομερής συντήρηση επισκευών που περιλαμβάνει επισκευές ηλεκτρικού, μηχανολογικού, υδραυλικού, πνευματικού ή εφαρμοστέου ηλεκτρονικού εξοπλισμού σε όλο το πλοίο θα πραγματοποιείται εν γνώση του αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής μηχανής, και του πρώτου μηχανικού. Αυτές οι επισκευές θα καταγράφονται

Τήρηση φυλακής μηχανοστασίου υπό διαφορετικές συνθήκες και σε διαφορετικές περιοχές

Περιορισμένη ορατότης

80. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι είναι διαθέσιμη μόνιμη πίεση αέρα ή ατμού για τα ηχητικά σήματα ομίχλης και ότι πάντοτε οι εντολές της γέφυρας που αφορούν σε αλλαγές στην ταχύτητα και διαχείριση λειτουργίας εφαρμόζονται αμέσως και πρόσθετα, ότι τα βοηθητικά μηχανήματα που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση ελλιγμών είναι άμεσα διαθέσιμα.

Παράκτιες και συνωστισμένες περιοχές

81. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει ότι όλα τα μηχανήματα που εμπλέκονται στους ελλιγμούς του πλοίου μπορούν άμεσα να τεθούν σε χειροκίνητο τρόπο λειτουργίας όταν ενημερώνεται ότι το πλοίο είναι σε περιοχή που έχει συνωστισμό. Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής θα εξασφαλίσει επίσης ότι είναι διαθέσιμη επαρκής εφεδρική ισχύς για πηδαλιουχία και για άλλες απαιτήσεις ελιγμών. Πηδαλιουχία ανάγκης και λοιπός βοηθητικός εξοπλισμός θα είναι διαθέσιμος για άμεση λειτουργία.

Πλοίο Αγκυροβολημένο

82. Σε μη προστατευμένο αγκυροβόλιο ο πρώτος μηχανικός θα συμβουλευθεί τον πλοίαρχο όσον αφορά το αν θα ή αν δεν θα διατηρήσει την ίδια φυλακή όπως εν πλώ.

83. Όταν ένα πλοίο είναι αγκυροβολημένο σε ανοικτό αγκυροβόλιο όπως ή σε οποιαδήποτε άλλη κατάσταση που ισοδυναμεί με κατάσταση "εν πλώ" ο αξιωματικός μηχανής υπεύθυνος φυλακής θα εξασφαλίσει ότι:

.1 τηρείται αποτελεσματική φυλακή

.2 γίνεται επιθεώρηση όλων των μηχανημάτων τα οποία βρίσκονται σε λειτουργία και σε κατάσταση ετοιμότητας

.3 η κύρια μηχανή και τα βοηθητικά μηχανήματα τηρούνται σε κατάσταση ετοιμότητας σύμφωνα με τις διαταγές από την γέφυρα

.4 λαμβάνονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος από ρύπανση από το πλοίο και υπάρχει συμμόρφωση με τους εφαρμοζόμενους κανονισμούς πρόληψης ρύπανσης και

.5 όλα τα συστήματα ελέγχου ζημιών και πυρόσβεσης βρίσκονται σε ετοιμότητα

ΜΕΡΟΣ 3-3 ΑΡΧΕΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΗΡΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Γενικές Διατάξεις

84. Οι Αρχές θα εφιστούν την προσοχή των εταιρειών, πλοιάρχων και προσωπικού που τηρεί φυλακή επικοινωνιών ώστε να συμμορφούνται με τις παρακάτω διατάξεις για να εξασφαλισθεί ότι τηρείται επαρκής φυλακή ραδιοεπικοινωνιών ασφαλείας ενώ το πλοίο ευρίσκεται εν πλώ. Κατά την συμμόρφωση με τον Κώδικα, θα λαμβάνονται υπόψη οι Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών.

Ρυθμίσεις Φυλακής

85. Όταν αποφασίζονται οι ρυθμίσεις για την φυλακή ραδιοπικοινωνιών, ο πλοίαρχος κάθε ποντοπόρου πλοίου

.1 θα εξασφαλίσει ότι η φυλακή ραδιοεπικοινωνιών τηρείται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών και την Σύμβαση SOLAS

.2 θα εξασφαλίσει ότι τα πρωταρχικά καθήκοντα τηρήσεως φυλακής ραδιοεπικοινωνιών δεν επηρεάζονται δυσμενώς από παρακολούθηση ραδιοεπικοινωνιών που δεν είναι σχετικές με την ασφαλή κίνηση του πλοίου και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και θα

.3 λαμβάνει υπόψη τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών που διαθέτει το πλοίο και λειτουργικό τους καθεστώς.

Εκτέλεση φυλακής ραδιοεπικοινωνιών

86. Ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που εκτελεί καθήκοντα τηρήσεως φυλακής ραδιοεπικοινωνιών:

.1 θα εξασφαλίσει ότι τηρείται φυλακή στις συχνότητες που καθορίζονται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών και την Σύμβαση SOLAS και

.2 ενώ εκτελεί υπηρεσία θα ελέγχει κατά τακτά διαστήματα τη λειτουργία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών και τις πηγές ενέργειάς του και θα αναφέρει στον πλοίαρχο οποιαδήποτε βλάβη παρατηρήσει σ' αυτό τον εξοπλισμό

87. Θα εφαρμόζονται οι απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών και την Συμβάση SOLAS για την τήρηση, όπως χρειάζεται, ημερολογίου ραδιοτηλεγραφίας ή ραδιοεπικοινωνιών.

88. Η τήρηση εγγραφών των ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών και την Συμβάση SOLAS είναι ευθύνη του χειριστού ραδιοεπικοινωνιών που καθορίζεται ως ο έχων την πρωταρχική ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά την διάρκεια περιστατικών . Τα κατωτέρω θα καταγράφονται, καθώς επίσης και οι χρονικές στιγμές κατά τις οποίες έλαβαν χώρα:

.1 περίληψη των ραδιοεπικοινωνιών κινδύνου, επείγουσας ανάγκης κινδύνου και ασφαλείας

.2 σημαντικά περιστατικά σχετικά με την υπηρεσία ραδιοεπικοινωνιών

.3 όπο χρειάζεται, το στίγμα του πλοίου τουλάχιστον άπαξ την ημέρα και

.4 περίληψη της καταστάσεως του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών περιλαμβανομένων των πηγών ενέργειας του

89. Οι εγγραφές ραδιοεπικοινωνιών θα φυλάσσονται στην θέση από όπου πραγματοποιούνται οι επικοινωνίες κινδύνου, και θα ευρίσκονται στην διάθεση :

.1 του πλοιάρχου για επιθεώρηση και

.2 για επιθεώρηση από οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο αξιωματούχο της Αρχής και από οποιοδήποτε κατάλληλα εξουσιοδοτημένο αξιωματικό που ασκεί έλεγχο σύμφωνα με το άρθρο X της Συμβάσεως

ΜΕΡΟΣ 4 - ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ

Αρχές που εφαρμόζονται σε όλες της φυλακές

Γενικά

90. Σε οποιοδήποτε πλοίο το οποίο έχει προσδεθεί ή είναι αγκυροβολημένο με ασφάλεια υπό συνήθεις συνθήκες σε λιμένα, ο πλοίαρχος θα κανονίσει για την τήρηση της καταλλήλου και αποτελεσματικής φυλακής με σκοπό την ασφάλεια. Ειδικές απαιτήσεις μπορεί να είναι απαραίτητες για ειδικούς τύπους συστήματων προώσεως πλοίων ή βοηθητικών μηχανήματων και για πλοία που μεταφέρουν επιβλαβή, επικίνδυνα, τοξικά ή πολύ εύφλεκτα υλικά ή άλλους ειδικούς τύπους φορτίου.

Ρυθμίσεις φυλακής

91. Οι ρυθμίσεις τηρήσεως φυλακής όταν το πλοίο είναι σε λιμένα πάντοτε θα είναι επαρκείς προς :

.1 την εξασφάλιση της ασφάλειας της ζωής, του πλοίου του λιμένος και του περιβάλλοντος και την ασφαλή λειτουργία όλων των μηχανημάτων που είναι σχετικά με διαχείρηση φορτίου.

.2 την τήρηση διεθνών, εθνικών και τοπικών κανονισμών, και

.3 την τήρηση της τάξεως και των συνήθων συνθηκών στο πλοίο

92. Ο πλοίαρχος θα αποφασίσει την σύσταση και διάρκεια της φυλακής καταστρώματος που θα εξαρτώνται από τις συνθήκες προσδέσεως, του τύπου του πλοίου και του χαρακτήρα των καθηκόντων .

93. Εάν ο πλοίαρχος το θεωρεί απαραίτητο, προσοντούχος αξιωματικός θα είναι υπεύθυνος φυλακής καταστρώματος.

94. Ο απαραίτητος εξοπλισμός θα διευθετηθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπει αποτελεσματική τήρηση φυλακής.

95. Ο πρώτος μηχανικός κάθε πλοίου, σε συνεννόηση με τον πλοίαρχο, θα εξασφαλίσει ότι οι ρυθμίσεις τηρήσεως φυλακής μηχανοστασίου για τήρηση ασφαλούς φυλακής μηχανοστασίου ενώ το πλοίο βρίσκεται στον λιμένα. Όταν αποφασίσει την σύσταση της φυλακής μηχανοστασίου, η οποία μπορεί να περιλαμβάνει κατάλληλα εκ των μελών του πληρώματος μηχανής άτομα, τα παρακάτω σημεία είναι μεταξύ εκείνων τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη:

.1 σε όλα τα πλοία ισχύος προώσεως 3000 KW και άνω πάντοτε θα υπάρχει αξιωματικός μηχανής υπεύθυνος φυλακής μηχανοστασίου

.2 σε πλοία μικρότερης των 3000 KW ισχύος προώσεως, μπορεί, κατά την κρίση του πλοιάρχου και σε συνεννόηση με τον πρώτο μηχανικό, να μην υπάρχει αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής

.3 δεν θα δοθούν εντολές σε αξιωματικούς τήρησης φυλακής, ούτε θα αναλάβουν οποιαδήποτε εργασία, ενώ είναι υπεύθυνοι φυλακής μηχανοστασίου που έρχεται σε σύγκρουση με τα κύρια καθήκοντά τους εποπτείας του συστήματος μηχανών του πλοίου

Παραλαβή Φυλακής

96. Αξιωματικοί φυλακής καταστρώματος ή μηχανοστασίου δεν θα παραδώσουν φυλακή στον αντικαταστάτη αξιωματικό εάν έχουν οποιοδήποτε λόγο να πιστεύουν ότι ο τελευταίος δεν είναι προφανώς σε θέση να εκτελέσει καθήκοντα τηρήσεως φυλακής αποτελεσματικά και σε αυτή δε την περίπτωση ο πλοίαρχος ή ο πρώτος μηχανικός πρέπει να ενημερώνονται σχετικά. Οι αντικαταστάτες αξιωματικοί φυλακής καταστρώματος ή μηχανοστασίου θα εξασφαλίζουν ότι όλα τα μέλη της φυλακής τους είναι εμφανώς πλήρως ικανά να εκτελέσουν αποτελεσματικά τα καθήκοντα τους.

97. Εάν, κατά την στιγμή που γίνεται η παράδοση φυλακής, πραγματοποιείται κάποια σημαντική, εργασία, αυτή θα ολοκληρωθεί από τον παραδίδοντα αξιωματικό, εκτός εάν διαταχθεί διαφορετικά από τον πλοίαρχο ή τον πρώτο μηχανικό.

ΜΕΡΟΣ 4-1 - ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

98. Προτού παραλάβει την φυλακή καταστρώματος ο αντικαταστάτης αξιωματικός θα ενημερωθεί επί των κατώτερω από τον αξιωματικό που είναι υπεύθυνος φυλακής καταστρώματος ως προς:

.1 το βάθος του νερού στην προβλήτα, στο αγκυροβόλιο βύθισμα του πλοίου, τη στάθμη και το χρόνο αμπώτιδος και παλίρροιας, ασφάλιση των ναυδετών, ρύθμιση των αγκυρών και της αλυσίδας της άγκυρας και άλλα χαρακτηριστικά αγκυροβόλησης που είναι σημαντικά για την ασφάλεια του πλοίου, κατάσταση των κύριων μηχανών και διαθεσιμότητα τους για χρήση σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης

.2 όλες τις εργασίες που πρόκειται να εκτελεσθούν στο πλοίο, την φύση, ποσότητα και διάταξη του φορτίου που φορτώνεται ή παραμένει και οποιοδήποτε κατάλοιπου παραμένει στο πλοίο ύστερα από την εκφόρτωση του πλοίου

.3 στάθμη νερού στους υδροσυλλέκτες και στις δεξαμενές έρματος

.4 τά σήματα ή φώτα που χρησιμοποιούνται ή ηχούν

.5 τον αριθμό των μελών του πληρώματος που απαιτείται να ευρίσκονται επί του πλοίου και την παρουσία οποιονδήποτε άλλων προσώπων στο πλοίο

.6 την κατάσταση των συσκευών πυροσβέσεως

.7 οποιουσδήποτε ειδικού κανονισμού λιμένα

.8 ειδικές και πάγιες διαταγές πλοιάρχου

.9 γραμμές επικοινωνίας διαθέσιμες μεταξύ πλοίου και προσωπικού ξηράς, περιλαμβανομένων των αρχών λιμενικών, σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης που προκύπτει ή σε περίπτωση που απαιτείται βοήθεια και

.10 οποιεσδήποτε άλλες καταστάσεις σημαντικές για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από ρύπανση και

.11 τις διαδικασίες ενημέρωσης της αρμοδίας αρχής για οποιαδήποτε περιβαλλοντολογική ρύπανση που είναι αποτέλεσμα δραστηριοτήτων του πλοίου.

99 Οι αντικαταστάτες αξιωματικοί προτού αναλάβουν την ευθύνη της φυλακής καταστρώματος θα διαπιστώσουν ότι :

.1 η ασφάλεια των ναυδετών και η αλυσίδα της άγκυρας είναι επαρκής

.2 τα κατάλληλα σήματα ή φώτα ηχούν ή σημαίνονται κανονικά

.3 τα μέτρα ασφαλείας και οι κανονισμοί πυροπροστασίας τηρούνται

.4 είναι επαρκώς ενήμεροι επί της φύσεως οποιουδήποτε επιβλαβούς ή επικινδύνου φορτίου που φορτώνεται ή εκφορτώνεται και τα κατάλληλα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση οποιασδήποτε διαρροής ή πυρκαϊάς

.5 καμμία εξωτερική συνθήκη ή κατάσταση δεν θέτει σε κίνδυνο το πλοίο και ότι το πλοίο δεν θέτει σε κίνδυνο άλλα πλοία.

ΜΕΡΟΣ 4-2 - ΠΑΡΑΛΑΒΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

100. Πριν παραλάβει την φυλακή, ο αντικαταστάτης αξιωματικός θα ενημερωθεί από τον αξιωματικό υπεύθυνο φυλακής μηχανής ως προς :

.1 τις ισχύουσες εντολές της ημέρας, οποιεσδήποτε ειδικές εντολές έχουν σχέση με τις λειτουργίες του πλοίου, δραστηριότητες συντηρήσεως, επισκευές μηχανημάτων του πλοίου ή του εξοπλισμού ελέγχου

.2 την φύση όλων των εργασιών που εκτελούνται στα μηχανήματα και συστήματα του επί πλοίου, το προσωπικό που εμπλέκεται και τους επικειμένους κινδύνους

.3 το επίπεδο και κατάσταση, όπου αυτό εφαρμόζεται, του νερού ή υπολειμάτων στις σεντίνες, δεξαμενές έρματος, εφεδρικές δεξαμενές ακάθαρτων υδάτων δεξαμενές αποχετεύσεων εφεδρικές δεξαμενές και ειδικές απαιτήσεις για την χρήση και διάθεση των περιεχομένων τους

.4 οποιεσδήποτε ειδικές απαιτήσεις που αφορούν στις απορρίψεις του συστήματος υγιεινής

.5 την κατάσταση και κατάσταση ετοιμότητας των φορητών πυροσβεστικών συσκευών και μόνιμων πυροσβεστικών εγκαταστάσεων και συστημάτων ανιχνεύσεως πυρκαϊάς

.6 το εγκεκριμμένο προσωπικό επισκευών που βρίσκεται στο πλοίο και ασχολείται σε δραστηριότητες μηχανικής φύσεως, ο τόπος εργασίας τους και δραστηριότητες επισκευών και άλλα εγκεκριμμένα άτομα και το απαιτούμενο πλήρωμα

.7 οποιοσδήποτε κανονισμούς λιμένα αφορούν σε απορρίψεις του πλοίου, απαιτήσεις πυροσβέσεως και ετοιμότητας του πλοίου ιδιαίτερα κατά την διαρκεία πιθανών δυσμενών καιρικών συνθήκων

.8 τις γραμμές επικοινωνιών μεταξύ πλοίου και προσωπικού ξηράς, περιλαμβανομένων των Αρχών του λιμένα, σε περίπτωση κατάστασης ανάγκης ή που απαιτείται βοήθεια

.9 οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες σημαντικές για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματός, του φορτίου ή προστασίας του περιβάλλοντος από ρύπανση και

.10 τις διαδικασίες ενημερώσεως της αρμοδίας αρχής επί της ρυπάνσεως του περιβάλλοντος που προέρχεται από διαδικασίες μηχανοστασίου

101. Αντικαταστάτες αξιωματικοί, πριν αναλάβουν ευθύνη φυλακής μηχανής θα ικανοποιούνται ότι είναι πλήρως ενημερωμένοι από τον αξιωματικό που αντικαθίσταται, όπως περιγράφεται ανωτέρω και:

.1 να είναι εξοικιωμένοι με υπάρχουσες και επικείμενες πηγές ισχύος, θερμότητας και φωτισμού και την κατανομή τους

.2 να γνωρίζουν την διαθεσιμότητα και κατάσταση του καυσίμου του πλοίου, λιπαντικών και όλες τις παροχές νερού και

.3 να είναι έτοιμοι να προετοιμάσουν το πλοίο και τα μηχανήματά του, όσο αυτό είναι δυνατόν, για κατάσταση ετοιμότητας ή ανάγκης ώς απαιτηθεί

ΜΕΡΟΣ 4-3 - ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

102. Ο υπεύθυνος αξιωματικός φυλακής καταστρώματος θα:

.1 θα πραγματοποιεί γύρους για να επιθεωρεί το πλοίο κατά κατάλληλα διαστήματα.

.2 ιδιαίτερη προσοχή για :

.2.1 την κατάσταση και ασφάλιση της σκάλας επιβίβασης/αποβίβασης, της αλυσίδας της άγκυρας και ναυδέτων, ιδιαίτερα κατά την αλλαγή της παλίρροιας και σε προβλήτες με μεγάλη άνοδο και πτώση, αν είναι απαραίτητο, λαμβανοντας μέτρα για να εξασφαλίσει ότι ευρίσκονται στην συνήθη επιχειρησιακή κατάσταση,

.2.2 το βύθισμα, το κενό υπό την τρόπιδα και τη γενική κατάσταση του πλοίου, για να αποφύγει επικίνδυνη κλίση ή διαγωγή κατά την διάρκεια χειρισμών στο φορτίο ή κατά την διάρκεια ερματισμού.

.2.3 τον καιρό και την κατάσταση θαλάσσης

.2.4 την τήρηση όλων των κανονισμών που αφορούν την ασφάλεια και πυροπροστασία.

.2.5 την στάθμη νερού στις σεντίνες και δεξαμενές,

.2.6 όλα τα άτομα που βρίσκονται στο πλοίο και το μέρος στο οποίο ευρίσκονται, ιδιαίτερα αυτά που είναι σε απομεμακρισμένους και περίκλειστους χώρους , και

.2.7 την έκθεση και ήχηση όπου πρέπει σημάτων και φώτων,

.3 σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, ή όταν ληφθεί ειδοποίηση για θύελλα, να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του πλοίου, των επιβαινόντων και φορτίου,

.4 να λάβει κάθε προληπτικό μέτρο για να προληφθεί η ρύπανση του περιβάλλοντος από το πλοίο.

.5 σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης που απειλεί την ασφάλεια του πλοίου, να ενεργοποιεί τον συναγερμόι, να πληροφορήσει τον πλοίαρχο, να λάβει όλα τα δυνατά μέτρα για να προληφθεί ζημία στο πλοίο, το φορτίο του και τους επιβαίνοντες,και, αν είναι απαραίτητο να ζητήσει βοήθεια από υπηρεσίες στην ξηρά ή από γειτονικά πλοία,

.6 να είναι ενήμερος της κατάστασης ευστάθειας του πλοίου έτσι ώστε σε περίπτωση πυρκαϊας, η πυροσβεστική υπηρεσία ξηράς να μπορεί να ενημερωθεί επί της κατά προσέγγιση ποσότητας νερού που μπορεί να ορισθεί στο πλοίο χωρίς αυτό να τεθεί σε κίνδυνο,

.7 να προσφέρει βοήθεια σε πλοία ή άτομα που κινδυνεύουν,

.8 να λάβει τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα για να προληφθούν ατυχήματα ή ζημία όταν πρόκειται να στραφούν οι έλικες

.9 να καταχωρήσει στο κατάλληλο ημερολόγιο όλα τα σημαντικά γεγονότα που έχουν επιπτώσεις στο πλοίο.

ΜΕΡΟΣ 4-4 - ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

103 Αξιωματικοί υπεύθυνοι της φυλακής μηχανής θα δίδουν ιδιαίτερη προσοχή :

.1 στην τήρηση όλων των διαταγών, ειδικών λειτουργικών διαδικασιών και κανονισμών που αφορούν τις επικίνδυνες συνθήκες και την πρόληψή τους σε όλες τις περιοχές της ευθύνης τους,

.2 στα όργανα και συστήματα ελέγχου, παρακολούθηση όλων των παροχών ισχύος, ουσιαστικά μέρη και συστήματα που είναι σε λειτουργία,

.3 στις τεχνικές, μεθόδους και διαδικασίες που είναι απαραίτητες για να προληφθεί παράβαση των κανονισμών ρύπανσης των τοπικών αρχών, και

.4 την κατάσταση των υδροσυλλεκτων.

104 Αξιωματικοί υπεύθυνοι της φυλακής μηχανής :

.1 σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης, θα σημαίνουν συναγερμό όταν κατά την γνώμη τους η κατάσταση το απαιτεί, και θα λαμβάνουν όλα τα δυνατά μέτρα για να προληφθεί ζημία στο πλοίο, τους επιβαίνοντες και φορτίο,

.2 θα είναι ενήμεροι των αναγκών του αξιωματικού καταστρώματος που έχουν σχέση με τον εξοπλισμό που απαιτείται για την φόρτωση ή εκφόρτωση και των πρόσθετων απαιτήσεων έρματος και άλλων συστημάτων ελέγχου της ευστάθειας του πλοίου,

.3 θα πραγματοποιούν συχνές επιθεωρήσεις για να προσδιορίσουν πιθανή δυσλειτουργία βλάβη εξοπλισμού και θα λάβουν άμεσα μέτρα αποκατάστασης για να εξασφαλίσουν την ασφάλεια του πλοίου, των εργασιών στο φορτίο, του λιμένος και του περιβάλλοντος,

.4 θα εξασφαλίσουν ότι λαμβάνονται τα απαραίτητα προληπτικά μέτρα εντός της περιοχής ευθύνης τους για να προληφθούν ατυχήματα ή ζημία τα διάφορα ηλεκτρικά, ηλεκρονικά, πνευματικά και μηχανικά συστήματα του πλοίου,

.5 θα εξασφαλίσουν ότι όλα τα σημαντικά γεγονότα που επηρεάζουν την λειτουργία ρύθμιση ή επισκευή των μηχανημάτων του πλοίου καταγράφονται κατά ικανοποιητικό τρόπο.

ΜΕΡΟΣ 4-5 - ΦΥΛΑΚΗ ΣΕ ΛΙΜΕΝΑ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ ΕΠΙΒΛΑΒΗ ΦΟΡΤΙΑ

Γενικά

105 Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που μεταφέρει επικίνδυνο φορτίο, αυτό είναι εκρηκτικό, ή εύφλεκτο, ή τοξικό, που απειλεί την υγεία ή είναι ρυπογονο για το περιβάλλον, θα εξασφαλίσει ότι τηρούνται οι ρυθμίσεις ασφαλούς φυλακής. Σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο χύμα, αυτό θα επιτευχθεί με την άμεση διαθεσιμότητα στο πλοίο κατάλληλου προσοντούχου αξιωματικού ή αξιωματικών και μελών του πληρώματος όπου χρειάζεται, ακόμη και όταν το πλοίο είναι προσδεδεμένο με ασφάλεια ή με ασφάλεια αγκυροβολημένο σε λιμένα.

106 Σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνο φορτίο, εκτός φορτίου χύμα, ο πλοίαρχος θα λάβει πλήρως υπόψη του τη φύση, ποσότητα, συσκευασία και στοιβασία του επικίνδυνα φορτίου και οποιοδήποτε ειδικών συνθηκών στο πλοίο, τόσο εν πλω όσο και στην ξηρά.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΩΔΙΚΑΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (STCW)

ΜΕΡΟΣ Β
ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ STCW ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1 Το μέρος αυτό του κώδικα STCW περιέχει τις συνιστώμενες οδηγίες που σκοπό έχουν να βοηθήσουν τα Μέρη στην σύμβαση STCW και αυτούς που εμπλέκονται στην εκτέλεση, εφαρμογή και επιβολή των μέτρων της, για να δώσουν στην Σύμβαση πλήρη και τέλεια ισχύ κατά ομοιόμορφο τρόπο.

2 Τα προτεινόμενα μέτρα δεν είναι υποχρεωτικά και τα παραδείγματα που δίδονται έχουν σκοπό μόνο να δείξουν πώς μπορεί να υπάρξει συμμόρφωση με ορισμένες απαιτήσεις της Σύμβασης. Εν τούτοις, οι συστάσεις γενικά εκπροσωπούν μία προσέγγιση, στα υπό εξέταση θέματα, που έχει εναρμονισθεί μέσω διαλόγου εντός του IMO, περιλαμβάνοντας, όπου πρέπει, διαβουλεύσεις με την Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, την Διεθνή Ένωση Τηλεπικοινωνιών και την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας.

3 Η τήρηση των συστάσεων που περιέχονται σε αυτό το μέρος θα βοηθήσει τον Οργανισμό στην επίτευξη του σκοπού της διατήρησης των υψηλοτέρων δυνατών προτύπων ικανότητας όσον αφορά τα πληρώματα όλων των εθνικοτήτων και τα πλοία όλων των σημαιών.

4. Σε αυτό το μέρος δίδονται οδηγίες όσον αφορά ορισμένα άρθρα της Σύμβασης πέραν των οδηγιών σε ορισμένους κανονισμούς αυτού του Παραρτήματος. Η αρίθμηση των τμημάτων αυτού του μέρους επομένως αντιστοιχεί με εκείνη των άρθρων και των κανονισμών της Σύμβασης. Όπως στο μέρος Α, το κείμενο κάθε τμήματος μπορεί να διαιρεθεί σε αριθμημένα μέρη και παραγράφους, αλλά αυτή η αρίθμηση είναι μοναδική μόνο για αυτό το κείμενο.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ

ΜΕΡΟΣ Β-Ι

Οδηγίες όσον αφορά τους ορισμούς και τις διευκρινίσεις

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ Β-ΙΙ

Οδηγίες όσον αφορά τους ορισμούς και τις διευκρινίσεις

1 Οι ορισμοί που περιέχονται στο άρθρο ΙΙ της Σύμβασης, και οι ορισμοί και διευκρινίσεις που περιέχονται στον κανονισμό Ι/1 του παραρτήματος της, ισχύουν εξ ίσου με τους όρους που χρησιμοποιούνται στα μέρη Α και Β αυτού του Κώδικα. Συμπληρωματικοί ορισμοί που εφαρμόζονται μόνο στις διατάξεις αυτού του Κώδικα περιέχονται στο Μέρος Α-Ι/1.

2 Ο ορισμός του "πιστοποιητικού" που εμφανίζεται στο άρθρο II (c) προβλέπει τρία ενδεχόμενα:

.1 η Αρχή μπορεί να εκδώσει το πιστοποιητικό,

.2 η Αρχή μπορεί να εξουσιοδοτήσει για την έκδοση του πιστοποιητικού, ή

.3 η Αρχή μπορεί να αναγνωρίσει πιστοποιητικό που εκδόθηκε από άλλο Μέρος, όπως προβλέπεται στον κανονισμό I/10.

Μέρος Β-ΙΙΙ

Οδηγίες όσον αφορά την εφαρμογή της Σύμβασης

1 Ενώ ο ορισμός "αλιευτικό" που περιέχεται στο άρθρο II, παράγραφος (h), εξαιρεί τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για να πιάνουν ψάρια, φάλαινες, φώκιες, θαλάσσιους ίππους ή άλλους ζωντανούς πόρους της θάλασσας από την εφαρμογή της Σύμβασης, πλοία που δεν χρησιμοποιούνται στην αλιευτική δραστηριότητα δεν είναι δυνατόν να τύχουν αυτής της εξαίρεσης.

2 Η Σύμβαση εξαιρεί όλα τα ξύλινα πλοία πρωτογόνου κατασκευής περιλαμβανομένων των ειδικών ιστιοφόρων.

Μέρος Β-IV

Οδηγίες όσον αφορά την μετάδοση πληροφοριών

Στην παράγραφο (1)(b) του άρθρου IV, οι λέξεις "όπου απαιτείται" έχουν σκοπό να περιλαμβάνουν :

.1 την αναγνώριση πιστοποιητικού που εκδόθηκε από άλλο Μέρος, ή

.2 την έκδοση του πιστοποιητικού της Αρχής, όπου αυτό εφαρμόζεται, με βάση την αναγνώριση πιστοποιητικού που εκδόθηκε από άλλο Μέρος.

Μέρος Β-V

Οδηγίες που αφορούν άλλες συνθήκες και ερμηνεία

Η λέξη " ρυθμίσεις " στην παράγραφο (1) του άρθρου V έχει ως σκοπό να περιλαμβάνει διατάξεις που έχουν προηγούμενα θεσπισθεί μεταξύ χωρών για την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών.

Μέρος Β-VI

Οδηγίες που αφορούν τα πιστοποιητικά

Βλέπε τις οδηγίες που δίδονται στα μέρη Β - ΙΙ και Β-Ι/2.

Δήλωση πολιτικής και περιγραφή των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθούνται θα πρέπει να δημοσιεύονται προς πληροφόρηση των εταιρειών που διαχειρίζονται πλοία που φέρουν την σημαία της Αρχής.

Μέρος Β-VII

Οδηγίες που αφορούν τις μεταβατικές διατάξεις

Πιστοποιητικά που εκδίδονται για υπηρεσία για ειδικότητα που τώρα αναγνωρίζεται από ένα Μέρος σαν επαρκές προσόν για υπηρεσία σε άλλη ειδικότητα, π.χ. πιστοποιητικά υποπλοιάρχου που αναγνωρίζονται για υπηρεσία πλοιάρχου, θα συνεχίζουν να γίνονται αποδεκτά ότι ισχύουν για τέτοια υπηρεσία σύμφωνα με το άρθρο VII. Η αποδοχή αυτή ισχύει επίσης σε τέτοια πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του αρθρου VII.

Μέρος Β-VIII

Οδηγίες που αφορούν τις εξαιρέσεις

Δήλωση της πολιτικής και περιγραφή των διαδικασιών πρέπει να ακολουθούνται πρέπει να δημοσιεύονται για την ενημέρωση των εταιριών που διαχειρίζονται πλοία που φέρουν τη σημαία της Αρχής. Πρέπει να δίδονται οδηγίες σε εκείνους τους αξιωματούχους που είναι εξουσιοδοτημένοι από την Αρχή να εκδίδουν εξαιρέσεις. Πληροφορίες για τις ενέργειες που λαμβάνονται πρέπει να παρατίθενται περιληπτικά στην αρχική αναφορά που ανακοινώνεται στον Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους Α - Ι/7.

Μέρος Β-ΙΧ

Οδηγίες που αφορούν τα ισοδύναμα

1 Ναυτικά πιστοποιητικά μπορεί να συνεχίζουν να γίνονται αποδεκτά και πιστοποιητικά υπηρεσίας μπορεί να συνεχίζουν να εκδίδονται σε αξιωματικούς του Ναυτικού ως ισοδύναμα σύμφωνα με το άρθρο ΙΧ, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της Σύμβασης.

Μέρος Β-Χ

Οδηγίες που αφορούν τον έλεγχο

(Δεν υπάρχουν διατάξεις - βλέπε μέρος Β - Ι/4)

Μέρος Β-ΧΙ

Οδηγίες που αφορούν την προαγωγή τεχνικής συνεργασίας

1. Οι Κυβερνήσεις θα πρέπει να παρέξουν, ή να ρυθμίσουν την παροχή, σε συνεργασία με τον ΙΜΟ, βοηθείας σε Χώρες που έχουν δυσκολίες στην πληρώση των απαιτήσεων της Σύμβασης και οι οποίες ζητούν τέτοιας φύσης βοήθεια.

2. Η σημασία κατάλληλης εκπαίδευσης για πλοιάρχους και λοιπό προσωπικό που υπηρετεί σε πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια χημικών, υγραεριοφόρα και σε επιβατηγά Ro-Ro τονίζεται, και αναγνωρίζεται ότι σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να υπάρχουν περιορισμένες ευκολίες για την απόκτηση της απαιτούμενης πείρας και την παροχή εξειδικευμένων προγραμμάτων εκπαίδευσης, ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Βάση Δεδομένων Εξετάσεων

3 Κράτη Μέλη με ναυτικές ακαδημίες ή εξεταστικά κέντρα που εξυπηρετούν ένα αριθμό χωρών που επιθυμούν να δημιουργήσουν βάση δεδομένων ερωτήσεων και απαντήσεων εξετάσεων ενθαρρύνονται να ενεργήσουν κατ' αυτό τον τρόπο, με βάση διμερή συνεργασία με χώρα ή χώρες που ήδη διαθέτουν τέτοια βάση δεδομένων.

Διαθεσιμότητα των προσομοιωτών ναυτικής εκπαίδευσης

4 Η Γραμματεία του ΙΜΟ τηρεί κατάλογο προσομοιωτών ναυτικής εκπαίδευσης σαν πηγή πληροφοριών για τα Κράτη Μέλη και άλλους όσον αφορά την διαθεσιμότητα διαφορετικών τύπων προσομοιωτών για την εκπαίδευση ναυτικών, ιδιαίτερα όπου ευκολίες εκπαίδευσης αυτού του είδους μπορεί να μην είναι διαθέσιμες στην χώρα τους.

5 Τα Κράτη Μέλη παροτρύνονται να παρέχουν πληροφορίες όσον αφορά τους εθνικούς τους προσομοιωτές ναυτικής εκπαίδευσης στην Γραμματεία του ΙΜΟ και να ανανεώνουν τις πληροφορίες οποτεδήποτε γίνεται κάποια αλλαγή ή προσθήκη στις δικές τους εγκαταστάσεις προσομοιωτού ναυτικής εκπαίδευσης

Πληροφορίες για την τεχνική συνεργασία

6. Πληροφορίες για τεχνικές συμβουλευτικές υπηρεσίες, πρόσβαση σε διεθνή ινστιτούτα εκπαίδευσης συνδεδεμένα με τον ΙΜΟ, και πληροφορίες για υποτροφίες και άλλης μορφής τεχνική συνεργασία που μπορεί να παρέχεται από τον ή μέσω του ΙΜΟ, μπορεί να ληφθούν μετά από επαφή με τον Γενικό Γραμματέα στο 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

(Δεν δίδονται οδηγίες όσον αφορά τα άρθρα XII έως XVII)

ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ STCW

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΙΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Μέρος Β-I/1

Οδηγίες που αφορούν ορισμούς και διευκρινίσεις

1 Οι ορισμοί που περιέχονται στο άρθρο II της Σύμβασης και οι ορισμοί και ερμηνείες που περιέχονται στον κανονισμό I/1 του Παραρτήματος της ισχύουν εξίσου με τους όρους που χρησιμοποιούνται στα μέρη Α και Β αυτού του Κώδικα. Συμπληρωματικοί ορισμοί που ισχύουν μόνο για τις διατάξεις αυτού του Κώδικα περιέχονται στο Μέρος Α - I/1.

2 Αξιωματικοί με ειδικότητες που καλύπτονται από τις διατάξεις του κεφαλαίου VII μπορεί να ορισθούν ως αξιωματικός πολλαπλής ειδικότητας, αξιωματικός διπλής ειδικότητας, ή με άλλους ορισμούς όπως έχουν εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με την ορολογία που χρησιμοποιείται στις απαιτήσεις που πρέπει να εφαρμοσθούν όσον αφορά την ασφαλή επάνδρωση.

3 Μέλη πληρώματος που έχουν τα προσόντα να υπηρετήσουν υπό τις ειδικότητες που καλύπτονται από τις διατάξεις του κεφαλαίου VII μπορεί να καθορισθούν σαν μέλη πληρώματος πολλαπλής ειδικότητας, διπλής ειδικότητας ή με διαφορετικούς ορισμούς έχουν εγκριθεί από την Αρχή σύμφωνα με την ορολογία που χρησιμοποιείται στις απαιτήσεις που πρέπει να εφαρμοστούν όσον αφορά την ασφαλή επάνδρωση.

Μέρος Β-I/2

Οδηγίες που αφορούν πιστοποιητικά και θεωρήσεις

1 Όπου η θεώρηση αποτελεί αναπόσπαστο μέρος στην διάταξη ενός πιστοποιητικού όπως προβλέπεται στο μέρος Α - I/2, παράγραφος 1, οι σχετικές πληροφορίες πρέπει να καταχωρούνται στο πιστοποιητικό με τον τρόπο που επεξηγείται πιο κάτω, με εξαίρεση την παράλειψη του χώρου με αριθμό .2. Διαφορετικά κατά την προετοιμασία θεωρήσεων, που πιστοποιούν την έκδοση πιστοποιητικού, οι χώροι που φέρουν αριθμούς .1 ως .17 στον τύπο που ακολουθεί το παρακάτω κείμενο, πρέπει να συμπληρώνονται ως εξής:

.1 Γράψτε το όνομα της Χώρας που το εκδίδει.

.2 Γράψτε τον αριθμό που έχει καθορισθεί από την Αρχή για το πιστοποιητικό.

.3 Γράψτε το πλήρες όνομα του ναυτικού για τον οποίο έχει εκδοθεί το πιστοποιητικό. Το όνομα πρέπει να είναι το ίδιο με αυτό που εμφανίζεται στο διαβατήριο του ναυτικού, στην ταυτότητά του και σε άλλα επίσημα αποδεικτικά στοιχεία που εκδίδονται από την Αρχή.

.4 Ο αριθμός ή οι αριθμοί του κανονισμού ή κανονισμών της Σύμβασης STCW σύμφωνα με τους οποίους ο ναυτικός ευρέθη ότι διαθέτει τα προσόντα πρέπει να καταγραφούν εδώ π.χ.

.4.1 II/1, εάν ο ναυτικός έχει ευρεθεί ότι διαθέτει τα προσόντα να πληρώσει την ειδικότητα αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής ναυσιπλοΐας,

.4.2 III/1, εάν ο ναυτικός έχει ευρεθεί ότι διαθέτει τα προσόντα να απασχολείται σαν αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής μηχανής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο, ή ως καθορισμένος αξιωματικός καθηκόντων μηχανής σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο,

.4.3 IVI/2 εάν ο ναυτικός ευρέθη ότι έχει τα προσόντα να απασχολείται με την ειδικότητα του χειριστού ραδιοεπικοινωνιών,

.4.4 VII/1 εάν το πιστοποιητικό είναι πιστοποιητικό λειτουργιών και ο ναυτικός έχει ευρεθεί ότι διαθέτει τα προσοντα για να εκτελεί καθήκοντα που καθορίζονται στο μέρος A του Κώδικα π.χ. καθήκοντα ναυτικού μηχανικού σε διοικητικό επίπεδο και

.4.5 III/1 και V/1, εάν έχει ευρεθεί ότι διαθέτει τα προσόντα για να απασχολείται με την ειδικότητα αξιωματικού μηχανής υπεύθυνου φυλακής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή ως καθορισμένος αξιωματικός καθηκόντων μηχανής σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο σε πετρελαιοφόρα. (Βλέπε περιορισμούς στις παραγράφους .8 και .10 κατωτέρω)

.5 Γράψτε την ημερομηνία λήξης της θεώρησης. Αυτή η η ημερομηνία δεν θα είναι μεταγενέστερη της ημερομηνίας λήξης, εάν υπάρχει, του πιστοποιητικού για το οποίο έχει εκδοθεί η θεώρηση, ούτε θα είναι μεταγενέστερη των πέντε ετών ύστερα από την ημερομηνία έκδοσης της θεώρησης

.6 Σε αυτή τη στήλη θε πρέπει να εισάγεται κάθε μία από τις λειτουργίες που προσδιορίζονται στο Μέρος Α του Κώδικα, τις οποίες ο ναυτικός είναι ικανός να εκτελεί. Λειτουργίες και τα αντίστοιχα επίπεδα ευθύνηςπροσδιορίζονται στους πίνακες προτύπων ικανότητας των κεφαλαίων II, III και IV του Μέρους Α του Κώδικα, και αναφέρονται επίσης για ευκολία στην εισαγωγή του Μέρους Α. Οταν γίνεται αναφορά σύμφωνα με το .4 παραπάνω στους κανονισμούς των κεφαλαίων II, III ή IV δεν είναι απαραίτητη η αναφορά συγκεκριμένων λειτουργιών.

.7 Σε αυτή την στήλη θα πρέπει να εισάγονται τα επίπεδα ευθύνης στα οποία ο ναυτικός είναι ικανός να εκτελεί τις λειτουργίες της στήλης .6. Αυτά τα επίπεδα ευθύνης προσδιορίζονται στους πίνακες προτύπων ικανότητας τωνκεφαλαίων II, III και IV του Μέρους Α του Κώδικα, και παρατίθενται επίσης για ευκολία στην εισαγωγή του Μερους Α.

.8 Ενας γενίκος περιορισμοί, όπως είναι η απαίτηση να φορά διορθωτικούς φακούς όταν εκτελεί τα καθηκοντά του, θα πρέπει να εισαγέται χαρακτηριστικά στην κορυφή της στήλης περιορισμών. Περιορισμοί που ισχύουν για τις λειτουργίες που παρατίθενται στην στήλη .6 θα πρέπει να εισάγονται στην αντίστοιχη γραμμή της αναφερομένης λειτουργίας, π.χ.

.8.1 «Δέν ισχύει για υπηρεσία σε δεξαμενόπλοια» εάν δέν είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με το κεφάλαιο V,

.8.2 «Δέν ισχύει για υπηρεσία σε δεξαμενόπλοια άλλα πλήν πετρελαιοφόρων»- εάν είναι πιστοποιημένος σύμφωνα με το κεφάλαιο V μόνον για πετρελαιοφόρα.

.8.3 «Δέν ισχύει για υπηρεσία σε πλοία στα οποία λέβητες ατμού αποτελούν τμήμα της κύριας μηχανικής εγκατάστασης του πλοίου» -εάν η σχετική γνώση έχει παραληφθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα STCW, και

.8.4 «ισχύει μόνον για παράκτιους πλόες» εάν η σχετική γνώση έχει απαλειφθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα STCW

.9 Η ιδιότητα ή ιδιότητες της στήλης 9 θα πρέπει να είναι εκείνες που ορίζονται στον τίτλο του κανονισμού ή των κανονισμών της STCW που αναφέρονται στο πιστοποιητικό που εκδόθηκε σύμφωνα με το κεφάλαιο II ή III, ή θα πρέπει να είναι όπως ορίζονται στις ισχύουσες απαιτήσεις περί ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής, αντίστοιχα.

.10 Ένας γενικός περιορισμός, όπως ή απαίτηση να φορά διορθωτικούς φακούς όταν εκτελεί τα καθήκοντά του θα πρέπει να εισάγεται χαρακτηριστικά στην κορυφή αυτής της στήλης περιορισμών. Οι περιορισμοί που εισάγονται στην στήλη .10 θα πρέπει να είναι ίδιοι με αυτούς της στήλης .8 για τις λειτουργίες που εκτελούνται σε κάθε καταχωρημένη ειδικότητα

.11 Ο αριθμός του πιστοποιητικού θα εισάγεται στο διάστημα .11, έτσι ώστε τόσο το πιστοποιητικό όσο και η θεώρηση να έχουν την ίδια μοναδική αρίθμηση για αναφορά και για εντοπισμό στον κατάλογο πιστοποιητικών ή/και θεωρήσεων κτλ

.12 Εδώ θα εισάγεται η αρχική ημερομηνία έκδοσης της θεώρησης. Μπορεί να είναι ή ίδια ή να διαφέρει από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού, ανάλογα με τηνπερίπτωση.

.13 Το όνομα του αξιωματούχου που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει την θεώρηση θα πρέπει να εισάγεται εδώ με κεφαλαία γράμματα, κάτω από την υπογραφή του.

.14 Η καταχωρούμενη ημερομηνία γέννησης θα πρέπει να έχει επιβεβαιωθεί από τα τηρούμενα από την Αρχή στοιχεία ή να έχει επιβεβαιωθεί με άλλον τρόπο.

.15 Η θεώρηση θα πρέπει να υπογράφεται από τον ναυτικό με την παρουσία αξιωματούχου, ή μπορεί να συμπεριληθεί από την αίτηση του ναυτικού, πλήρως συμπληρωμένη και επιβεβαιωμένη.

.16 Η φωτογραφία θα είναι τυπική ασπρόμαυρη ή έγχρωμη, τύπου διαβατηρίου κεφαλής και ώμων, που θα παραδίδεται εις διπλούν από τον ναυτικό, ώστε το ένα αντίγραφο να κρατείται μαζί με τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία του αρχείου πιστοποιητικών.

.17 Εάν τα τμήματα επαναθεώρησης αποτελούν τμήμα της θεώρησης (βλ. τμήμα A-I/2 παράγραφο 1), η Αρχή μπορεί να επαναθεωρεί την θεώρηση συμπληρώνοντας το τμήμα αφού ο ναυτικός έχει αποδείξει συνεχή επαγγελματική ικανότητα οπώς απαιτείται από τον κανονισμό I/11

(Επίσημη σφραγίδα)

(ΧΩΡΑ)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΟΥ ΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟΥ 1978 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 1995

Η Κυβέρνηση της ....1...........πιστοποιεί ότι το πιστοποιητικό υπ. αριθ........2...........έχει εκδοθεί στον ....3....................ο οποίος ευρέθη να διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού......4......της ανωτέρω Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε, και ευρέθη ικανός να εκτελεί τις παρακάτω λειτουργίες, στα επίπεδα που καθορίζονται υποκείμενος στους όποιους περιορισμούς παρατίθενται μέχρι την .....5.........ή μέχρι την ημερομηνία λήξης της όποιας ανανέωσης της ισχύος αυτής της θεώρησης που μπορεί να μνημονεύεται στην πίσω σελίδα:

.6 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	.7 ΕΠΙΠΕΔΟ	.8 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Ο νόμιμος κάτοχος αυτού του πιστοποιητικού μπορεί να υπηρετεί υπό την κατωτέρω ιδιότητα ή ιδιότητες που καθορίζεται στις απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής.

.9 ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	.10 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Θεώρηση υπ.αριθμ. .....11.......................................εκδόθηκε την ...12..........................
(Επίσημος σφραγίς)

—————13 ——————————
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

——————————————
Όνομα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Το πρωτότυπο αυτής της θεώρησης πρέπει να είναι διαθέσιμο σύμφωνα με τον κανονισμό I/2, παράγραφος 9 της Σύμβασης ενώ υπηρετεί στο πλοίο.

Ημερομηνία γέννησης του κατόχου του πιστοποιητικού ....14....................
Υπογραφή κατόχου του πιστοποιητικού ....15...............................

Φωτογραφία κατόχου του πιστοποιητικού

.16

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία Θεώρησης —17—

Ονομα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία Θεώρησης —17—

Ονομα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

2 Θεώρηση που επικυρώνει την αναγνώριση πιστοποιητικού είναι δυνατόν να επισυνάπτεται και να αποτελεί τμήμα του θεωρουμένου πιστοποιητικού, ή μπορεί να εκδοθεί ξεχωριστό έγγραφο (βλ. Κανονισμό I/2 της STCW, παράγραφο 6). Ολες οι εγγραφές στο έγγραφο πρέπει να γίνονται με Λατινικούς χαρακτηρες και Αραβικούς αριθμούς (βλ. Κανονισμό I/2 της STCW, παράγραφο 8). Τα διαστήματα με αρίθμηση .1 έως .17 στον τυπό που ακολουθεί θα πρέπι να συμπληρώνονται όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 1 ανωτέρω, εκτός των παρακάτω διαστημάτων:

.2 θα πρέπει να εισάγεται ο αριθμός έκδοσης από το Μερός που εξέδωσε το υπό αναγνώριση πιστοποιητικό.

.3 το όνομα που εισάγεται θα πρέπει να είναι το ίδιο με αυτό που εμφανίζεται στο υπό αναγνώριση πιστοποιητικό.

.4 θα πρέπει να εισάγεται το όνομα του Κράτους Μέλους που εξέδωσε το υπό αναγνώριση πιστοποιητικό θα πρέπει να εισάγεται.

.9 Η ιδιότητα ή ιδιότητες που εισάγονται στην στήλη .9 θα επιλέγονται, αντίστοιχα, από εκείνες που αναφέρονται στις εφαρμοστές απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης της Αρχής που αναγνωρίζει το πιστοποιητικό

.11 ο αριθμός που εισάγεται στο διάστημα .11 θα πρέπει να είναι μοναδικός για την θεώρηση τόσο για την αναφορά σε αυτήν όσο και για λόγους εντοπισμού της στο αρχείο θεωρήσεων,και

.12 η ημερομηνία αρχικής έκδοσης της θεώρησης θα εισάγεται

3 Κατά την αντικατάσταση πιστοποιητικού ή θεώρησης που έχουν χαθεί ή καταστραφεί, τά Μέρη θα πρέπει να εκδίδουν το νέο πιστοποιητικό με νέο αριθμό, ώστε να αποφευχθεί σύγχυση με το αντικαθιστούμενο πιστοποιητικό.

(Επίσημη σφραγίδα)

(ΧΩΡΑ)

ΘΕΩΡΗΣΗ ΠΟΥ ΒΕΒΑΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΕΡΙ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΟΥ 1978 ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟ 1995

Η Κυβέρνηση της ...1.........πιστοποιεί ότι το Πιστοποιητικό υπ.αριθμ. ...2.......που εκδόθηκε στον ....3........από ή για λογαριασμό της Κυβέρνησης της ....4....................είναι κατάλληλα αναγνωρισμένο σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού I/10 της παραπάνω Σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε, και ο νόμιμος κάτοχος εξουσιοδοτείται να εκτελεί τις παρακάτω λειτουργίες στα επίπεδα που καθορίζονται, υπό τους περιορισμούς που μνημονεύονται έως την ..5........ή έως την ημερομηνία λήξης της όποιας παράτασης της ισχύος αυτής της θεώρησης που μπορεί μνημονεύεται στην πίσω σελίδα.

.6 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	.7 ΕΠΙΠΕΔΟ	.8 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Ο νόμιμος κάτοχος αυτής της θεώρησης μπορεί να υπηρετήσει υπο την παρακάτω ιδιότητα ή ιδιότητες σύμφωνα με τις εφαρμοστές απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης που ισχύουν από την Αρχή.

.9 ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ	.10 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ (ΕΑΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ)

Θεώρηση υπ.αριθμ. ....11...εκδόθηκε την .....12......

(Επίσημη σφραγίδα)

..................13....................

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

....

Ονομα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Το πρωτότυπο αυτής της θεώρησης πρέπει να είναι διαθέσιμο σύμφωνα με τον κανονισμό I/2 παράγραφος 9 της Σύμβασης ενώ υπηρετεί στο πλοίο.

Ημερομηνία γέννησης του κατόχου του πιστοποιητικού ....14...................

Υπογραφή του κατόχου του πιστοποιητικού ....15.........................

Φωτογραφία κατόχου του πιστοποιητικού

.16

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία ανανέωσης.........17......................

Όνομα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Η ισχύς αυτής της θεώρησης παρατείνεται έως ....

(Επίσημη σφραγίδα)

Υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

Ημερομηνία ανανέωσης ....17........................

Όνομα εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου

ΜΕΡΟΣ Β - Ι/3

Οδηγίες που αφορούν πρακτίους πλόες

1. Οταν ένα Μέρος ορίζει παράκτιους πλόες,μεταξύ των άλλων, για το σκοπό εφαρμογής παρέκλιση παραλλαγής στα θέματα που παρατίθενται στη στήλη 2 των πινάκων προτύπων ικανότητας των κεφαλαίων ΙΙ και ΙΙΙ του Α μέρους του Κώδικα, για την έκδοση πιστοποιητικών που ισχύουν για υπηρεσία σε πλοία, που δικαιούνται να φέρουν τη σημαία του Μέρους, και εκτελούν τέτοιου είδους πλόες,πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι παρακάτω παράγοντες, έχοντας κατά νού την επίπτωση στην ασφάλεια όλων των πλοίων και στο θαλάσσιο περιβάλλον.

.1 Ο τύπος του πλοίου και το είδος του εμπορίου που πραγματοποιεί

.2 Η ολική χωρητικότητα του πλοίου και η ισχύς σε KW της κύριας μηχανής πρόωσης

.3 Η φύση και η διάρκεια των ταξιδίων

.4 Η μέγιστη απόσταση από λιμένα καταφυγής

.5 Η επάρκεια κάλυψης και η ακρίβεια των συσκευών ναυσιπλοΐας για τον εντοπισμό στίγματος

.6 Οι συνήθεις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή του παράκτιου ταξιδίου

.7 Η ύπαρξη μέσων επικοινωνίας πλοίου και παράκτιας επικοινωνίας για έρευνα & διάσωση.

2 Ενα Μέρος το οποίο περιλαμβάνει ταξίδια κοντά στις ακτές ενός άλλου Μέρους εντός των ορίων περιοχής ορισθείσας σαν παράκτιου πλού, μπορεί να συνάψει διμερή συμφωνία με το ενδιαφερόμενο Μέρος.

3 Δεν πρέπει πλοία που εκτελούν παράκτιους πλόες να επεκτείνουν τους πλόες τους παγκόσμια, με την δικαιολογία ότι πλέουν σταθερά εντός των ορίων που καθορίζονται για παράκτιους πλόες γειτονικών Μερών.

ΜΕΡΟΣ Β - Ι/4

Οδηγίες που αφορούν τις διαδικασίες ελέγχου

Εισαγωγή

1 Ο σκοπός των διαδικασιών ελέγχου του κανονισμού Ι/4 είναι να δοθεί ή δυνατότητα στους κατάλληλα εξουσιοδοτημένους αξιωματικούς τα κράτη Λίμενος ικανός χώρες υποδοχής ικανούς να εξασφαλίσουν ότι οι επιβαίνοντες ναυτικοί έχουν τις επαρκη ικανότητα για να εξασφαλίσουν την ασφαλή και χωρίς πρόκληση ρύπανσης λειτουργία του πλοίου.

2 Κατ' αρχή αυτή η διάταξη δεν είναι διαφορετική από την ανάγκη πραγματοποίησης ελέγχου στην κατασκευή και στον εξοπλισμό των πλοίων. Πράγματι στηρίζεται σε αυτές τις επιθεωρήσεις για να πραγματοποιήσει αξιολόγηση του όλου συστήματος της επι του πλοίου ασφάλειας και την πρόληψη ρύπανσης.

Αξιολόγηση

3 Περιορίζοντας την αξιολόγηση όπως αναφέρεται στο μέρος Α-Ι/4, η υποκειμενικότητα που είναι αναπόφευκτο στοιχείο σε όλες τις διαδικασίες ελέγχου, μειώνεται στο ελάχιστο και όχι περισσότερο απ' ότι θα ήταν προφανής σε άλλους τύπους επιθεώρησης ελέγχου.

4 Οι σαφείς λόγοι/αιτίες που μνημονεύονται στον κανονισμό Ι/4, παράγραφος 1-3, θα είναι συνήθως επαρκείς για να επιστήσουν την προσοχή του επιθεωρητού σε συγκεκριμένους τομείς ικανότητας,που θα ερευνώνται περατέρω αναζητώντας αποδεικτικά στοιχεία εκπαίδευσης στις υπό εξέταση δεξιότητες. Αν αυτά τα αποδεικτικά στοιχεία είναι ανεπαρκή ή δεν πείθουν, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός μπορεί να ζητήσει να παρακολουθήσει επίδειξη της σχετικής δεξιότητος.

5 Θα είναι θέμα επαγγελματικής κρίσης του επιθεωρητού όταν βρίσκεται στο πλοίο, είτε όταν ακολουθεί ένα περιστατικό όπως παρατίθεται στον κανονισμό Ι/4 ή για τους σκοπούς επιθεωρήσης ρουτίνας, το κατά πόσο το πλοίο λειτουργεί κατά τρόπο που ενδεχόμενα να προξενήσει κίνδυνο σε άτομα, την περιουσία ή στο περιβάλλον.

ΜΕΡΟΣ Β - Ι/5

Οδηγίες που αφορούν Εθνικές διατάξεις

(δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ Β -Ι/6

Οδηγίες που αφορούν εκπαίδευση και αξιολόγηση

Προσόντα εκπαιδευών και αξιολογούντων

1 Κάθε Μέρος θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι εκπαιδευτές και οι εξεταστές διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και πείρα για τους συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα εκπαίδευσης ή αξιολόγησης ικανότητας ναυτικών, όπως απαιτείται από τη Σύμβαση σύμφωνα με τις οδηγίες αυτού του μέρους.

Εκπαίδευση και αξιολόγηση κατά την διάρκεια της υπηρεσίας

2 Οποιοδήποτε πρόσωπο επί του πλοίου ή στην ξηρά διεξάγει εκπαίδευση κατά την υπηρεσία ναυτικού. που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν προσόν για πιστοποίηση σύμφωνα με τη Σύμβαση, θα πρέπει να έχει λάβει κατάλληλη εκπαίδευση σε εκπαιδευτικές τεχνικές.

3 Οποιοδήποτε πρόσωπο, υπεύθυνο για την επίβλεψη της κατά την υπηρεσία εκπαίδευσης ναυτικού. που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν προσόν για πιστοποίηση σύμφωνα με τη Σύμβαση, θα πρέπει να διαθέτει τις κατάλληλες γνώσεις Τεχνικών Εκπαίδευσης και μεθόδων εκπαίδευσης και άσκησης.

4 Οποιοδήποτε πρόσωπο στο πλοίο ή την ξηρά που πραγματοποιεί κατά την υπηρεσία αξιολόγηση ικανότητας του ναυτικού, που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί ως προσόν για πιστοποίηση σύμφωνα με τη Σύμβαση, θα πρέπει να :

.1 έχει λάβει κατάλληλες οδηγίες όσον αφορά τις μεθόδους και πρακτική αξιολόγησης, και

.2 να έχει αποκτήσει πρακτική πείρα αξιολόγησης υπό επιτήρηση και σε βαθμό που να ικανοποιεί έμπειρο αξιολογούντα.

5 Οποιοδήποτε πρόσωπο υπεύθυνο για την επιτήρηση της, κατά την υπηρεσία, αξιολόγησης ικανότητας ναυτικού, που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σαν προσόν για πιστοποίηση σύμφωνα με την Σύμβαση, πρέπει να κατανοεί πλήρως το σύστημα, τις μεθόδους και πρακτικές αξιολόγησης.

ΜΕΡΟΣ Β - I/7

Οδηγίες όσον αφορά την διαβίβαση πληροφοριών.

Αναφορές επί των αντιμετωπιζομένων δυσκολιών

Ζητείται από τα Μέρη, στις αναφορές που απαιτούνται από τον κανονισμό I/7, να περιλαμβάνουν ένδειξη των οποιωνδήποτε σχετικών οδηγιών περιλαμβάνονται στο μέρος Β αυτού του Κώδικα, η τήρηση των οποίων βρέθηκε ότι δεν είναι πρακτικά δυνατή.

ΜΕΡΟΣ Β - I/8

Οδηγίες που αφορούν τα πρότυπα ποιότητας

1 Κατά την εφαρμογή των προτύπων ποιότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού I/8 και του μέρους Α-I/8 για τη διοίκηση του δικού της συστήματος πιστοποίησης κάθε Μέρους θα πρέπει να λάβει υπόψη τα υπάρχοντα εθνικά ή διεθνή πρότυπα και να περιλάβει τα παρακάτω βασικά στοιχεία :

.1 Εκφρασμένη πολιτική όσον αφορά την ποιότητα και τα μέσα με τα οποία αυτή η πολιτική πρόκειται να εφαρμοσθεί

.2 Ποιοτικό σύστημα που περιλαμβάνει την οργανωτική δομή, ευθύνες, διαδικασίες, διεργασίες και τα μέσα που είναι απαραίτητα για ποιοτική διοίκηση.

.3 Τις λειτουργικές τεχνικές και δραστηριότητες για να εξασφαλιστεί ποιοτικός έλεγχος

.4 Ρυθμίσεις συστηματικής παρακολούθησης, με συμπερίληψη εσωτερικών αξιολογήσεων εξασφάλισης ποιότητας, για να διασφαλιστεί ότι όλοι οι αντικειμενικοί σκοποί έχουν επιτευχθεί και

.5 Ρυθμίσεις περιοδικών εξωτερικών αξιολογήσεων ποιότητος όπως περιγράφονται στις παρακάτω περιγράφους.

2 Κατά θέσπιση προτύπων ποιότητας για τη διοίκηση του εθνικού τους συστήματος πιστοποίησης οι Αρχές πρέπει να προσπαθήσουν να εξασφαλίσουν ότι οι ρυθμίσεις που αποδέχονται:

.1 Είναι επαρκώς ευέλικτες για να είναι σε θέση το σύστημα πιστοποίησης να λάβει υπόψη τις μεταβαλλόμενες ανάγκες της βιομηχανίας και να διευκολύνουν και ενθαρρύνουν την εφαρμογή νέας τεχνολογίας

.2 Καλύπτουν όλα τα διοικητικά θέματα που θέτουν σε ισχύ τις διάφορες διατάξεις της Σύμβασης ιδιαίτερα τους Κανονισμούς I/2 έως I/15 και άλλες διατάξεις που επιτρέπουν στην Αρχή να εκδίδει πιστοποιητικά υπηρεσίας και εξαιρέσεις και να αποσύρει, ακυρώνει και αναστέλλει πιστοποιητικά.

.3 Περιλαμβάνουν τις ευθύνες της Αρχής για έγκριση εκπαίδευσης και αξιολόγησης σε όλα τα επίπεδα, από κύκλους σπουδών που οδηγούν σε πτυχίο, κύκλους σπουδών επιμόρφωσης για πιστοποιητικά ικανότητας και σύντομους κύκλους σπουδών επαγγελματικής εκπαίδευσης και

.4 Περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για επιθεωρήσεις εξασφάλισης εσωτερικής ποιότητας σύμφωνα με τη παράγραφο Ι.4, που περιλαμβάνει εκτεταμένη αυτοανάλυση των διοικητικών διαδικασιών, σε όλα τα επίπεδα, για να μετρηθεί η επίτευξη των ορισθέντων αντικειμενικών σκοπών και να παρέξουν τη βάση για ανεξάρτητη εξωτερική αξιολόγηση που απαιτείται σύμφωνα με το μέρος Α-Ι/8 παράγραφος 3.

Μοντέλο προτύπων ποιότητας για αξιολόγηση των γνώσεων, κατανόησης, δεξιοτήτων και ικανότητας

3 Το μοντέλο προτύπων ποιότητας για αξιολόγηση των γνώσεων, κατανοήσεως, δεξιοτήτων και ικανότητας πρέπει να περιλαμβάνει τις συστάσεις αυτού του μέρους εντός του γενικού πλαισίου είτε :

.1 ενός εθνικού σχεδίου αναγνώρισης εκπαίδευσης και άσκησης ή προτύπων ποιότητας ή

.2 ενός εναλλακτικού μοντέλου προτύπων ποιότητας που είναι αποδεκτό από τον Οργανισμό

4 Το παραπάνω μοντέλο προτύπων ποιότητας πρέπει να περιλαμβάνει :

.1 Μία πολιτική ποιότητας που περιλαμβάνει δέσμευση από το εκπαιδευτικό ίδρυμα ή εκπαιδευτική μονάδα για την επίτευξη των δηλωθέντων από αυτό στόχων και αντικειμενικών σκοπών, και την επακόλουθη αναγνώριση από την αρμόδια αρχή πιστοποίησης ή προτύπων ποιότητας

.2 Εκείνες τις λειτουργίες διαχείρισης ποιότητας που προσδιορίζουν και θέτουν σε ισχύ την πολιτική ποιότητας και σχετίζονται με τις πλέυρες της εργασίας οι οποίοι έχουν επίπτωση στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών, περιλαμβανομένων και των διατάξεων για τον προσδιορισμό της προόδου στα πλαίσια κύκλου σπουδών ή προγράμματος.

.3 Κάλυψη ποιοτικού συστήματος, όπου χρειάζεται, της ακαδημαϊκής και διοικητικής οργανωτικής δομής, ευθυνών, διαδικασιών, διεργασιών και πόρων τόσο του προσωπικού όσο και του εξοπλισμού.

.4 Τις λειτουργίες ποιοτικού ελέγχου που θα εφαρμόζονται σε όλα τα επίπεδα δραστηριοτήτων διδασκαλίας, εκπαίδευσης, εξετάσεων και αξιολόγησης και την οργάνωση και εφαρμογή τους για να εξασφαλισθεί η καταλληλότητά τους για τον σκοπό που επελέγησαν και επίτευξη των ορισθέντων από αυτές αντικειμενικών στόχων.

.5 Τις εσωτερικές διαδικασίες και επιθεωρήσεις διασφάλισης ποιότητας οι οποίες παρακολουθούν τον βαθμό έκταση στον οποίο το ίδρυμα ή η εκπαιδευτική μονάδα, επιτυγχάνει τους αντικειμενικούς σκοπούς των προγραμμάτων που εκτελεί και παρακολουθεί αποτελεσματικά τις διαδικασίες ποιοτικού ελέγχου που χρησιμοποιεί και

.6 Τις ρυθμίσεις που γίνονται για περιοδικές εξωτερικές αξιολογήσεις ποιότητας που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό Ι/8 παράγραφος 2 και περιγράφονται στις παρακάτω παραγράφους, για τις οποίες το αποτέλεσμα των εξασφάλισης επιβεβαίωσης ποιότητας αποτελεί βάση και σημείο εκκίνησης.

5. Κατά τη θέσπιση προτύπων ποιότητας για εκπαίδευση, άσκηση και προγράμματα αξιολόγησης, οι υπεύθυνοι οργανισμοί για την θέση σε ισχύ αυτών των προγραμμάτων θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα παρακάτω :

.1 Οπου υπάρχουν διατάξεις για θεσπισμένη εθνική πιστοποίηση, ή ποιοτικά πρότυπα εκπαίδευσης, τέτοιες διατάξεις θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για κύκλους σπουδών που περιλαμβάνουν τη γνώση και κατανόηση των απαιτήσεων της Σύμβασης. Τα πρότυπα ποιότητας θα πρέπει να εφαρμόζονται τόσο σε διοικητικό όσο και σε επιχειρησιακό επίπεδο της δραστηριότητας και θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη πώς αυτή διοικείται, οργανώνεται, αναλαμβάνεται και αξιολογείται για να εξασφαλιστεί ότι επιτυγχάνονται οι στόχοι που έχουν προσδιοριστεί.

.2 Οπου η κτήση μιας συγκεκριμένης δεξιότητας ή η ολοκλήρωση προσδιορισμένης εργασίας είναι ο πρωταρχικός αντικειμενικός σκοπός, τα πρότυπα ποιότητας θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη αν χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτό πραγματικός προσομοιώτης εξοπλισμός και την καταλληλότητα των προσόντων και πείρας των αξιολογούντων για να εξασφαλιστεί η επίτευξη των καθορισθέντων προτύπων.

.3 Εταιρικές αξιολογήσεις εξασφάλισης ποιότητας πρέπει να περιλαμβάνουν εκτεταμένη αυτομελέτη του προγράμματος σε όλα τα επίπεδα, για παρακολούθηση της επίτευξης των αντικειμενικών σκοπών με την εφαρμογή των προτύπων ποιότητας. Αυτές οι επιθεωρήσεις εξασφάλισης ποιότητας πρέπει να αναφέρονται στον σχεδιασμό, μελέτη παρουσίαση και αξιολόγηση των προγραμμάτων καθώς επίσης στις διαδικασίες διδασκαλίας, μαθήσεως και επικοινωνίας. Το αποτέλεσμα παρέχει τη βάση της απαιτούμενης ανεξάρτητης αξιολόγησης σύμφωνα με το μέρος A-I/8 παράγραφος 3.

Η ανεξάρτητη αξιολόγηση

6 Κάθε ανεξάρτητη αξιολόγηση πρέπει να περιλαμβάνει συστηματική και ανεξάρτητη εξέταση όλων των δραστηριοτήτων ποιότητας αλλά δεν θα πρέπει να αξιολογήσει την εγκυρότητα των ορισθέντων αντικειμενικών σκοπών.Η ομάδα αξιολόγησης θα πρέπει :

.1 να πραγματοποιήσει την αξιολόγηση σύμφωνα με τεκμηριωμένες διαδικασίες

.2 να εξασφαλίζεί ότι τα αποτελέσματα κάθε αξιολογήσεως είναι τεκμηριωμένα και τίθενται υπ' όψιν εκείνων που είναι υπεύθυνοι για τους τομείς που αξιολογούνται και

.3 να ελέγχει ότι λαμβάνονται εγκαίρως μέτρα για την αποκατάσταση των οποιωνδήποτε ελλείψεων

7.- Ο σκοπός της αξιολόγησης είναι η παροχή ανεξάρτητης εκτίμησης της αποτελεσματικότητας των ρυθμίσεων των προτύπων ποιότητας σε όλα τα επίπεδα.Στη περίπτωση εκπαιδευτικών ιδρυμάτων ή φορέα άσκησης, θα πρέπει να χρησιμοποιείται αναγνωρισμένος ακαδημαϊκός φορέας πιστοποίητικο ή σώμα ελέγχου προτύπων ποιότητας ή Κυβερνητικός φορέας. Στην ομάδα αξιολόγησης θα πρέπει να παρέχονται εκ των προτέρων επαρκείς πληροφορίες για να έχει μία γενική άποψη των εργασιών που πρόκειται να κάνει. Σε περίπτωση σημαντικού εκπαιδευτικού ιδρύματος ή προγράμματος, τα παρακάτω θέματα είναι ενδεικτικά των πληροφοριών που πρέπει να δίδονται :

.1 Οι στόχοι του εκπαιδευτικού Ιδρύματος

.2 Λεπτομέρειες των ακαδημαϊκών και εκπαιδευτικών στρατηγικών μεθόδων που χρησιμοποιούνται

.3 Οργανόγραμμα και πληροφορίες περί της σύστασης επιτροπών και συμβουλευτικών οργάνων.

.4 Πληροφορίες για τους σπουδαστές και το διδακτικό προσωπικό

.5 Περιγραφή των εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού και

.6 περιγραφή των πολιτικών και διαδικασιών στα παρακάτω:

.6.1 εισαγωγή σπουδαστών

.6.2 ανάπτυξη νέων κύκλων σπουδών και αναθεώρηση των υπαρχόντων κύκλων σπουδών

.6.3 στο σύστημα εξετάσεων, περιλαμβανομένων των αναθεωρήσεων και επανεξετάσεων

.6.4 πρόσληψη προσωπικού, εκπαίδευση, ανάπτυξη, αξιολόγηση και προαγωγή

.6.5 ανατροφοδότηση πληροφοριών από σπουδαστές και τη βιομηχανία

.6.6. συμμετοχή του προσωπικού σε έρευνα και ανάπτυξη

Υποβολή αναφοράς

8.- Προτού υποβληθεί η τελική αναφορά, η ομάδα αξιολόγησης θα υποβάλει μία προσωρινή αναφορά προς τη διοίκηση επιδιώκοντας κρίσεις επί των ευρημάτων της. Οταν ληφθούν οι κρίσεις, οι αξιολογούντες θα πρέπει να υποβάλλουν την τελική τους αναφορά η οποία θα πρέπει :

.1 να περιλαμβάνει σύντομες γενικές πληροφορίες όσον αφορά το ίδρυμα ή το πρόγραμμα εκπαίδευσης

.2 να είναι πλήρης, δίκαιη και ακριβής

.3 να τονίζει τα ισχυρά και ασθενή σημεία του ιδρύματος

.4 να περιγράφει την διαδιακσία αξιολόγησης που ακολουθείται

.5 να καλύπτει τα διάφορα στοιχεία που διαπιστώνονται στην παράγραφο 4

.6 να υποδεικνύει την έκταση συμμόρφωσης και μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Συνθήκης και την αποτελεσματικότητα των προτύπων ποιότητας για την εξασφάλιση επίτευξης των καθορισθέντων σκοπών και αντικειμενικών επιδιώξεων και

.7 να παραθέτει με σαφήνεια τις περιοχές όπου ευρέθησαν παραλείψεις, να δίδει προτάσεις όσον αφορά την βελτίωση και να περιέχει οποιαδήποτε άλλα σχόλια που οι αξιολογούντες θεωρούν σχετικά.

ΜΕΡΟΣ Β - I/9

Οδηγίες που αφορούν ιατρικά πρότυπα - έκδοση και καταγραφή πιστοποιητικών

Ιατρική εξέταση και πιστοποίηση

1 Τα πρότυπα που αναπτύσσονται σύμφωνα με τον κανονισμό I/9 παράγραφος 1, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις απόψεις αναγνωρισμένου ιατρικού προσωπικού που έχει πείρα στην ιατρική όπως αυτή εφαρμόζεται στο ναυτικό περιβάλλον.

2. Τα ιατρικά πρότυπα μπορεί να διαφοροποιούνται μεταξύ εκείνων των προσώπων που επιδιώκουν να ξεκινήσουν σταδιοδρομία στη θάλασσα και εκείνων των ναυτικών που ήδη υπηρετούν στη θάλασσα. Στη πρώτη περίπτωση π.χ.. ίσως είναι πρόσφορο να καθιερωθούν υψηλότερες απαιτήσεις σε συγκεκριμένες περιοχές ενώ στην δεύτερη περίπτωση ίσως μπορούν να γίνουν κάποιες μειώσεις απαιτήσεων λόγω ηλικίας.

3. Τα πρότυπα θα πρέπει στον βαθμό που αυτό είναι δυνατόν, να ορίζουν αντικειμενικά κριτήρια όσον αφορά τη καταλληλότητα για θαλάσσια υπηρεσία. λαμβάνοντας υπόψη προσπέλαση σε ιατρικές ευκολίες και ιατρική εμπειρογνωμοσύνη στο πλοίο. Αυτά θα πρέπει, συγκεκριμένα, να καθορίζουν τις συνθήκες κάτω από τις οποίες μπορεί να επιτραπεί σε ναυτικούς που υποφέρουν από ασθένειες που είναι πιθανό να απειλήσουν τη ζωή τους και ελέγχονται με φαρμακευτικής αγωγής, να συνεχίζουν να υπηρετούν στη θάλασσα.

4. Τα ιατρικά πρότυπα πρέπει επίσης να αναγνωρίζουν ιδιαίτερες ιατρικές καταστάσεις όπως αχρωματοψία, που ενδεχομένως θα αποκλείσουν τους ναυτικούς από το να κατέχουν συγκεκριμένες θέσεις στο πλοίο.

5. Ιατρικές εξετάσεις και πιστοποίηση των ναυτικών σύμφωνα με τα πρότυπα πρέπει να γίνονται από ένα ή περισσότερους προσοντούχους ιατρούς που έχουν αναγνωρισθεί από το Μέρος. Κατάλογος των ιατρών που έχουν αναγνωρισθεί πρέπει να είναι στη διάθεση άλλων Μελών και στις εταιρείες σε περίπτωση που ζητηθεί.

6. Εάν τα Μέρη δεν έχουν επίπεδα υποχρεωτικών προτύπων όρασης για τους ναυτικούς, θα πρέπει να θεωρήσουν ως υποχρεωτικά τα ελάχιστα κατά την υπηρεσία πρότυπα όρασης που καθορίζονται στις παραγράφους 7 ως 11 και στον πίνακα B-I/9 παρακάτω. σαν τα ελάχιστα για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και να αναφέρουν τα ναυτικά ατυχήματα όπου κακή οπτική οξύτητα έχει συμβάλει.

7. Κάθε αρχή έχει τη διακριτική ευχέρεια να εκδίδει έγγραφο διαφοροποίησης απόκλισης ή απαλλαγής από οποιαδήποτε από τα πρότυπα που καθορίζονται στον πίνακα B-I/9 παρακάτω με βάση αξιολόγηση ιατρικής εκτίμησης και όποιες άλλες σχετικές πληροφορίες που αφορούν την δυνατότητα προσαρμογής ενός ατόμου στις απαιτούμενες συνθήκες και την αποδεδειγμένη ικανότητα του να εκτελεί ικανοποιητικά τις εργασίες που του ανατίθενται στο πλοίο. Πάντως, εάν η υποβοηθούμενη οπτική οξύτης μεγάλης αποστάσης κάθε ματιού είναι λιγότερη από αυτή του προτύπου, η υποβοηθούμενη οξύτης στο υγειέστερο μάτι πρέπει να είναι τουλάχιστον κατά 0.2 υψηλότερη από το πρότυπο που παρατίθεται στον πίνακα. Η μη υποβοηθούμενη οπτική οξύτητα μεγάλης απόστασης στο καλύτερο μάτι πρέπει να είναι τουλάχιστο 0.1.

8. Πρόσωπα που απαιτείται να χρησιμοποιούν γυαλιά ή φακούς επαφής για να εκτελούν καθήκοντα πρέπει να διαθέτουν πρόσθετο ζεύγος γυαλιών. εύκολα διαθέσιμο στο πλοίο. Οποιαδήποτε ανάγκη να φέρουν οπτικά βοηθήματα για να πληρούν τα απαιτούμενα πρότυπα πρέπει να καταγράφεται σε κάθε πιστοποιητικό και εκδιδόμενη θεώρηση.

9. Οι ναυτικοί δεν θα πρέπει να υποφέρουν από ασθένειες των ματιών. Οποιαδήποτε μόνιμη ή προοδευτικά καταβάλλουσα. ανίατη παθολογική κατάσταση πρέπει να θεωρείται αιτία προσδιορισμού ακαταλληλότητας.

10. Όλα τα τεστ που απαιτούνται για να καθοριστεί η οπτική καταλληλότητα του ναυτικού πρέπει να είναι αξιόπιστα και να πραγματοποιούνται από αρμόδιο άτομο αναγνωρισμένο από την Αρχή.

11. Παρά αυτές τις διατάξεις η Αρχή μπορεί να απαιτήσει υψηλότερα πρότυπα από αυτά που παρατίθενται στο πίνακα B-I/9 παρακάτω.

Εκδοση και καταγραφή πιστοποιητικών

Αναγνώριση θαλάσσιας υπηρεσίας

12 Κατά την αναγνώριση θαλάσσιας υπηρεσίας που απαιτείται από τη Σύμβαση, τα Μέρη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η εν λόγω υπηρεσία είναι σχετική με το προσόν για το οποίο έχει υποβληθεί αίτηση, λαμβάνοντας υπόψη ότι, εκτός από την αρχική εξοικείωση με υπηρεσία σε ωκεανοπόρα πλοία, ο σκοπός της υπηρεσίας αυτής είναι να επιτρέψει στο ναυτικό να εκπαιδευθεί και να αποκτήσει πείρα, υπό κατάλληλη επίβλεψη, σε εκείνες τις ασφαλείς πρακτικές διαδικασίες και ρουτίνες που είναι σχετικές με το αιτούμενο προσόν.

Εγκριση εκπαιδευτικών κύκλων σπουδών

13.- Για την έγκριση εκπαιδευτικών κύκλων και προγραμμάτων σπουδών, τα Μέρη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη ότι τα διάφορα πρότυπα κύκλων σπουδών του IMO που αναφέρονται στις παραπομπές του μέρους Α αυτού του Κώδικα, μπορούν να βοηθήσουν στη προετοιμασία τέτοιων κύκλων σπουδών και προγραμμάτων και να εξασφαλισούν ότι οι σκοποί μάθησης που συστήνονται, καλύπτονται επαρκώς.

Προσπέλαση σε ηλεκτρονικούς καταλόγους

14.- Οπου τηρούνται με ηλεκτρονικά μέσα κατάλογος ή κατάλογοι των πιστοποιητικών, θεωρήσεων και άλλων εγγράφων που εκδίδονται από το Μέρος ή για λογαριασμό του, πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη που θα επιτρέπει την ελεγχόμενη ηλεκτρονική προσπέλαση σε τέτοιο κατάλογο ή καταλόγους προκειμένου να επιτρέψει στις Αρχές και Εταιρείες να επιβεβαιώνουν :

.1 Το όνομα του ναυτικού στον οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό, θεώρηση ή άλλο προσόν, ο σχετικός αριθμός του, η ημερομηνία έκδοσης και ημερομηνία λήξης

.2 την ειδικότητα με την οποία ο κάτοχος μπορεί να υπηρετήσει και οποιοσδήποτε περιορισμός υφίσταται σε αυτή και

.3 τις λειτουργίες που ο κάτοχος μπορεί να εκτελέσει, τα επιτρεπόμενα επίπεδα και οποιουσδήποτε περιορισμούς που υφίστανται σε αυτές

Ελάχιστα επίπεδα όρασης κατά την υπηρεσία
Πίνακας B-I/9

Κανονισμός της STCW	Κατηγορία Ναυτικού	Απόσταση ένα μάτι	Όραση* άλλο μάτι	Κοντινή/άμεση όραση και τα δύο μάτια Υποβοηθούμενα ή όχι	διάκριση χρωμάτων	Οπτικά πεδία	Νυκτερινή τυφλότητα	Διπλωπία (Διπλή Όραση)
I/II II/1 II/2 II/3 II/4	Πλοίαρχοι, Αξ. Κατα στρώματος και πλήρωμα που εκτελούν καθήκοντα οπτήρα			Απαιτουμένη όραση για την ναυσιπλοΐα του πλοίου (π.χ. χάρτης και αναφορές σε ναυτικές εκδόσεις, χρήση των οργάνων γεφύρας και αναγνώριση ναυσιπλοικών βοηθημάτων)		Φυσιολογικά οπτικά πεδία	Απαιτουμένη όραση για άσκηση όλων των λειτουργιών στο σκοτάδι χωρίς περιορισμούς	ανυπαρξία αξιοσημείωτης κατάστασης
	Υποβοηθούμενη	0.5**	0.5					
	Μη υποβοηθούμενη	0.1	0.1					
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4	Όλοι οι αξιωματικοί μηχανής και το πλήρωμα που αποτελούν μέρος της φυλακής μηχανοστασίου			Απαιτουμένη όραση για ανάγνωση οργάνων στο εγκύς περιβάλον, για χειρισμό συσκευών και την αναγνώριση συστημάτων / εξαρτημάτων όπου απαιτείται		Επαρκή οπτικά πεδία	Απαιτουμένη όραση για άσκηση όλων των λειτουργιών στο σκοτάδι χωρίς περιορισμούς	ανυπαρξία αξιοσημείωτης κατάστασης
	Υποβοηθούμενη	0.4	0.4					
	Μη Υποβοηθούμενη	0.1	0.1					
I/11 IV/2	Αξιωματικοί Ραδιοεπικοινωνιών και ηλεκτρολόγοι/ ηλεκτρονικοί			Απαιτουμένη όραση για ανάγνωση οργάνων στο εγκύς περιβάλον, για χειρισμό συσκευών και την αναγνώριση συστημάτων / εξαρτημάτων όπου απαιτείται		Επαρκή οπτικά πεδία	Απαιτουμένη όραση για άσκηση όλων των λειτουργιών στο σκοτάδι χωρίς περιορισμούς	ανυπαρξία αξιοσημείωτης κατάστασης
	Υποβοηθούμενη	0.4	0.4					
	Μη υποβοηθούμενη	0.1	0.1					

* Σημείωση : Τιμές σε δεκαδική κλίμακα Snellen

** Σημείωση : Τιμή τουλάχιστον 0.7 σε ένα μάτι είναι συνιστώμενη για μείωση του κινδύνου ύπαρξηςυφέρουσας μη ανιχνεύσιμης πάθησης

Πίνακας B-I/9
Σελίδα 1 από 1

ΜΕΡΟΣ Β-Ι/10

Οδηγίες που αφορούν την αναγνώριση πιστοποιητικών

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ Β-Ι/11

Οδηγίες που αφορούν την ανανέωση των πιστοποιητικών

Οι κύκλοι σπουδών που απαιτούνται από τον κανονισμό Ι/11 θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις σχετικές αλλαγές στη ναυτική τεχνολογία και τις συστάσεις σχετικά με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

ΜΕΡΟΣ Β-Ι/12

Οδηγίες που αφορούν τη χρήση προσομοιωτών

1 Οταν χρησιμοποιούνται προσομοιωτές για εκπαίδευση και αξιολόγηση ικανότητας οι παρακάτω οδηγίες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διεξαγωγή κάθε τέτοιας εκπαίδευσης ή αξιολόγησης.

Εκπαίδευση και αξιολόγηση σε παρατήρηση και υποτύπωση ΡΑΝΤΑΡ

Οι παρακάτω πρότυποι κύκλοι σπουδών του ΙΜΟ μπορεί να βοηθήσουν κατά την εκπόνηση κύκλων σπουδών.

2 Εκπαίδευση και αξιολόγηση στην παρατήρηση και υποτύπωση ραντάρ θα πρέπει:

.1 να περιλαμβάνει τη χρήση εξοπλισμού προσομοίωσης ραντάρ και

.2 να συμμορφώνεται με πρότυπα που δεν είναι κατώτερα αυτών που παρατίθενται στις παραγράφους 3 έως 11 κατωτέρω.

3 Επιδείξεις και πρακτική άσκηση στην παρατήρηση ραντάρ πρέπει να εκτελούνται, όπου απαιτείται, σε πραγματικό εξοπλισμό ναυτιλιακού ραντάρ, περιλαμβανομένης της χρήσης προσομοιωτών. Οι ασκήσεις υποτύπωσης θα πρέπει κατά προτίμηση να πραγματοποιούνται σε πραγματικό χρόνο, προκειμένου να αυξηθεί η ενημέρωση του εκπαιδευόμενου όσον αφορά τους κινδύνους από την ακατάλληλη χρησιμοποίηση των στοιχείων του ραντάρ και για να βελτιωθούν οι τεχνικές της υποτύπωσης σε πρότυπο υποτύπωσης ραντάρ ισοδύναμο με αυτό που είναι απαραίτητο για την ασφαλή εκτέλεση ελιγμών αποφυγής σύγκρουσης σε πραγματικές συνθήκες πλού.
Γενικά
παράγοντες που επηρεάζουν απόδοση και ακρίβεια.

Θεωρητικοί συντελεστές που επιρρεάζουν την απόδοση και την ακρίβεια

4 Πρέπει να αποκτηθεί βασική κατανόηση των αρχών του ραντάρ και πλήρης πρακτική γνώση των :

.1 Μέτρηση αποστάσεων και διοπτεύσεων, χαρακτηριστικά της συσκευής ραντάρ που καθορίζουν την ποιότητα απεικόνισης, ακτίνα δράσης RANTAR, πολικά διαγράμματα, επιπτώσεις της ισχύος που ακτινοβολείται σε κατευθύνσεις εκτός της κύριας δέσμης, μία μη τεχνική περιγραφή του συστήματος του ραντάρ περιλαμβανομένων μεταβολών στα χαρακτηριστικά που εμφανίζονται σε διαφορετικούς τύπους συσκευών ραντάρ, διατάξεις ελέγχου απόδοσης και παραγόντες της συσκευής που επηρεάζουν την μεγίστη και ελαχίστη εμβέλεια ανιχνεύσεως και την ακρίβεια των πληροφοριών .

.2 Τρέχουσες προδιαγραφές λειτουργίας ναυτικών ραντάρ που έχουν υιοθετεί από τον Οργανισμό.

.3 Επιπτώσεις από την θέση της κεραίας του ραντάρ, τομείς σκιάς και κυκλικοί τομείς μειωμένης ευαισθησίας, ψευδοηχοί, επιπτώσεις του ύψους της κεραίας στην εμβέλεια ανίχνευσης, και του σημείου εγκατάστασης των μονάδων ραντάρ και αποθήκευσης ανταλλακτικών κοντά σε μαγνητικές πυξίδες, περιλαμβανομένων των ασφαλών αποστάσεων από μαγνητική πυξίδα και

.4 Κίνδυνοι ακτινοβολίας και προστατευτικά μέτρα ασφαλείας που πρέπει να λαμβάνονται στην περιοχή της κεραίας και σε ανοικτούς κυματοδηγούς.

Αναγνώριση εσφαλμένων πληροφοριών, περιλαμβανομένων των ψευδοηχών ηχών και θαλασσίων επιστροφών

5. Γνώση όσον αφορά τους περιορισμούς ανίχνευσης στόχου είναι ουσιώδης για να είναι σε θέση ο παρατηρητής να υπολογίσει τους κινδύνους που προέρχονται από αποτυχία ανίχνευσης στόχων. Θα πρέπει να δίδεται έμφαση στους παρακάτω παράγοντες.

.1 Πρότυπα απόδοσης του εξοπλισμού

.2 Έλεγχος ρυθμίσεων επεξεργασίας φωτεινότητας (BRILLIANCE), απολαβής (GAIN) και οπτικού σήματος (VIDEO).

.4 Μέγεθος σχήμα και εμφάνιση των στόχων

.5 Επιπτώσεις των κινήσεων του πλοίου κατά την διάρκεια του πλού

.6 Συνθήκες διάδοσης

.7 Μετεωρολογικές συνθήκες , παρεμβολές λόγω θαλασσίων επιστροφών (SEA CLUTTER) ή λόγω βροχής (RAN CLUTTER).

.8 Ρυθμίσεις ελέγχου παρεμβολές.

.9 Τομείς σκιάς και

.10 Παρεμβολή από ραντάρ σε ραντάρ

6. Πρέπει να αποκτάται γνώση όσον αφορά τους παράγοντες οι οποίοι ενδεχομένως οδηγήσουν σε εσφαλμένη ερμηνεία περιλαμβανομένων των ψευδοηχών, επιπτώσεων λόγω γειτνίασης με πυλώνες και μεγάλες υπερκατασκευές,επιπτώσεων γραμμών μεταφοράς ισχύος που διασχίζουν ποτάμια και εκβολές ποταμών, ψευδοηχών μακρινών στόχων που λαμβάνονται σε επόμενη διαδρομή.

7.- Πρέπει να αποκτάται γνώση όσον αφορά τα βοηθήματα ερμηνείας περιλαμβανομένων τριεδρικών (CORNER REFLECTORS) ανακλαστήρων και ραδιοφάρων ραντάρ. Ανίχνευση και αναγνώριση στόχων ξηράς και επιπτώσεις των τοπογραφικών χαρακτηριστικών,επιπτώσεις του μήκους του παλμού και πλάτους της δέσμης. Εμφανείς και δυσδιάκριτοι στόχοι ραντάρ, παράγοντες που έχουν επιπτώσεις στην ένταση της ηχούς από στόχους.

Πρακτική

Ρύθμιση και έλεγχος οθόνων(DISPLAYS)

8.- Πρέπει να αποκτάται γνώση σε :

.1 διάφορους τύπους απεικόνησης των οθόνων ραντάρ. Σχετική κίνηση χωρίς αζιμουθιακή στερέωση (UCSTAB/LIZED)με την πλώρη άνω (Head up), σχετική κίνηση με αζιμουθιακή στερεωση (STABILIZED με πλώρη άνω (HEAOUP), πορεία άνω (COURCEUP), βορρά άνω (NORTH UP) και αληθή κίνηση.

.2 τις επιπτώσεις των σφαλμάτων όσον αφορά την ακρίβεια των απεικονιζομένων πληροφοριών, τις επιπτώσεις σφαλμάτων της πυξίδας σε σταθεροποιημένη και αληθή κίνηση που εμφανίζονται στην οθόνη, επιπτώσεις σφαλμάτων των δρομομέτρων στην οθόνη αληθούς κίνησης και οι επιπτώσεις μη ακριβούς ρύθμισης της ταχύτας χειροκίνητα σε απεικόνηση αληθούς κίνησης.

.3 μέθοδοι εντοπισμού εσφαλμένης ρύθμισης της ταχύτητος στους ελέγχους αληθούς κίνησης, οι επιπτώσεις του θορύβου του δέκτου που περιορίζουν την ικανότητα απεικόνισης στην οθόνη ασθενών επιστροφών, ηχών επιπτώσεις λόγω υπερβολικής στάθμης θορύβου του δέκτου κ.λ.π. ρύθμιση των διακοπτών και διατάξεων ελέγχου, κριτήρια αξιολόγησης ορθών ρυθμίσεων, αναγκαιότητα ρυθμίσεων με την ορθή σειρά και οι συνέπειες από κακές ρυθμίσεις, ο εντοπισμός εσφαλμένων ρυθμίσεων και η αποκατάσταση των:

3.1 ρυθμίσεων που επηρεάζουν την εμβέλεια ανίχνευσης και

3.2 ρυθμίσεων που έχουν επιπτώσεις στην ακρίβεια

.4 Οι κίνδυνοι από την χρησιμοποίηση του εξοπλισμού ραντάρ κακώς ρυθμισμένο

.5 η ανάγκη συχνών ελέγχων της απόδοσης και η σχέση μεταξύ του δείκτου απόδοσης και εμβέλειας ανίχνευσης της συσκευής του ραντάρ.

Απόσταση και διόπτευση

9 Πρέπει να αποκτώνται γνώσεις σε :

.1 Μεθόδους μέτρησης αποστάσεως, μόνιμοι δακτύλιοι απόστασης και μεταβλητός δακτύλιος απόστασης

.2 Η ακρίβεια εκάστης μεθόδου και η σχετική ακρίβεια διαφορετικών μεθόδων

.3 πως εμφανίζονται στην οθόνη τα στοιχεία απόστασης, αποστάσεις σε καθορισμένα διαστήματα, ψηφιακός μετρητής, διαβαθμισμένη κλίμακα

.4 Οι μέθοδοι μέτρησης διοπτεύσεων, περιστρεφόμενος δείκτης σε διαφανή δίσκο που καλύπτει την οθόνη, ηλεκτρονικος δείκτης διόπτευσης και άλλες μέθοδοι

.5 Ακρίβεια διόπτευσης και ανακρίβειες λόγω: παράλλαξης, μετακίνησης της γραμμής πλώρης, κακής ρυθμίσεως του κέντρου

.6 πως εμφανίζονται τα στοιχεία διόπτευσης, διαβαθμισμένη κλίμακα και ψηφιακός μετρητής και

.7 η ανάγκη τακτικού ελέγχου ακριβείας αποστάσεως και διόπτευσης, μέθοδοι ελέγχου ανακριβειών και διόρθωση ή ανοχή αυτων

Τεχνικές υποτύπωσης και έννοιες σχετικής κινήσεως

10 Πρέπει να γίνεται πρακτική εξάσκηση χειροκίνητα σε τεχνικές υποτύπωσης ι. περιλαμβανομένης της χρήσεως υποτυπωτών ανάκλασης με αντικειμενικό σκοπό να εξασφαλιστεί λεπτομερής κατανόηση της συσχέτισης της κίνησης μεταξύ του ιδίου πλοίου και άλλων πλοίων, περιλαμβανομένων των επιπτώσεων των ελιγμών που γίνονται για να αποφευχθεί σύγκρουση. Στα αρχικά στάδια αυτής της εκπαίδευσης πρέπει να εκπονούνται απλές ασκήσεις υποτύπωσης προκειμένου να επιτευχθεί πολύ καλή εκτίμηση της γεωμετρίας υποτύπωσης και των εννοιών της σχετικής κίνησης. Ο βαθμός πολυπλοκότητας των ασκήσεων πρέπει να αυξάνει κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης έως ότου ο εκπαιδευόμενος κατανοήσει όλες τις πλευρές του θέματος. Η ικανότητα μπορεί να προαχθεί κατά τον καλύτερο τρόπο υποβάλλοντας τον εκπαιδευόμενο σε ασκήσεις πραγματικού χρόνου που πραγματοποιούνται σε προσομοιωτή ή με την χρήση άλλων αποτελεσματικών μέσων.

Εντοπισμός κρισίμων στόχων

11.- Πρέπει να επιτευχθεί λεπτομερής κατανόηση των :

.1 Προσδιορισμός στίγματος μέσω RADAR από στόχους ξηράς και θαλάσσιους σημαντήρες

.2 Ακρίβεια του προσδιορισμού του στίγματος χρησιμοποιώντας απόσταση και διόπτευση

.3 Διασταύρωση της ακρίβειας του ραντάρ σε σχέση άλλα βοηθήματα ναυσιπλοΐας και

.4 Αξία καταγραφής αποστάσεων και διοπτεύσεων σε συχνά, κανονικά χρονικά διαστήματα όταν γίνεται χρήση του ραντάρ σαν βοηθήματα αποφυγής συγκρούσεων.

Πορεία και ταχύτητα άλλων πλοίων

12 Πρέπει να επιτευχθεί λεπτομερής κατανόηση των:

.1 διαφόρων μεθόδων με τις οποίες μπορούν να βρεθούν η πορεία και ταχύτητα άλλων πλοίων από καταγεγραμμένες αποστάσεις και διοπτεύσεις, περιλαμβανομένων των παρακάτω:

.1.1 της ασταθούς σχετικής υποτύπωσης

.1.2 της σταθεράς σχετικής υποτύπωσης και

.1.3 της αληθούς υποτύπωσης και

.2 Της σχέσης μεταξύ οπτικών παρατηρήσεων και ραντάρ, περιλαμβανομένων λεπτομερειών και της ακρίβειας εκτιμήσεων πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων και της ανίχνευσης αλλαγών στις κινήσεις άλλων πλοίων.

Χρόνος και απόσταση του σημείου πλησιέστερης προσέγγισης, κατά την διασταύρωση, συνάντηση προσπέραση από άλλα πλοία

13 Πρέπει να επιτευχθεί λεπτομερής κατανόηση :

.1 Χρήσης καταγεγραμμένων στοιχείων για να επιτευχθεί

.1.1 Μέτρησης της πλησιέστερης απόστασης προσέγγισης και διόπτευσης και

.1.2 Χρόνου της πλησιέστερης προσέγγισης

.2 Σημασίας των συχνών και κανονικών παρατηρήσεων

Ανίχνευση αλλαγών πορείας και ταχύτητας άλλων πλοίων

14 Πρέπει να επιτευχθεί λεπτομερής κατανόηση των

.1 επιπτώσεων των αλλαγών πορείας και/ή ταχύτητας άλλων πλοίων στα ίχνη τους επί της οθόνης

.2 καθυστέρησης μεταξύ αλλαγής πορείας ή ταχύτητος και εντοπισμού αυτής της αλλαγής και

.3 κινδύνου μικρών αλλαγών σε σύγκριση με σημαντικές αλλαγές πορείας ή ταχύτητος σε σχέση με το ρυθμό και την ακρίβεια ανίχνευσης

Επιπτώσεις των αλλαγών της πορείας ή ταχύτητας του ιδίου πλοίου ή και των δύο

15 Λεπτομερής κατανόηση των επιπτώσεων στην οθόνη σχετικής κίνησης, των κινήσεων του ιδίου πλοίου και των επιπτώσεων των κινήσεων άλλων πλοίων και των πλεονεκτημάτων σταθεροποίησης της πυξίδας σε οθόνη σχετικής απεικόνισης.

16 Ως προς τις οθόνες αληθούς κίνησης, πρέπει να επιτευχθεί λεπτομερής κατανόηση των :

.1 επιπτώσεων ανακριβειών :

.1.1 των ρυθμίσεων ταχύτητας και πορείας και

.1.2 στοιχείων σταθεροποίησης της πυξίδας που τροφοδοτούν οθόνη σταθεροποιημένης σχετικής κίνησης

.2 επιπτώσεων των αλλαγών πορείας ή ταχύτητας του πλοίου ή και των δύο στα ίχνη άλλων πλοίων που εμφανίζονται στην οθόνη και

.3 σχέσης της ταχύτητας ως προς τη συχνότητα των παρατηρήσεων

Εφαρμογή των διεθνών κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων

17 Θα πρέπει να επιτευχθεί πλήρης κατανόηση της σχέσης των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στη θάλασσα σχετικά με τη χρήση του ραντάρ περιλαμβανομένων :

.1 των ενεργειών για να αποφευχθεί σύγκρουση, κίνδυνοι από υποθέσεις που έγιναν με βάση ανεπαρκείς πληροφορίες και κίνδυνων λόγω μικρών αλλαγων πορείας ή ταχύτητας

.2 των πλεονεκτημάτων ταχύτητας ασφαλείας όταν γίνεται χρήση του ραντάρ για να αποφευχθεί σύγκρουση

.3 της σχέσης ταχύτητας ως προς την απόσταση χρόνο άαφιξης στο σημείο εγγύτερως προσεγγισης και τα χαρακτηριστικά ελιγμών διαφόρων τύπων πλοίου

.4 της σημασίας των επιμελών αναφορών παρατηρήσεων ραντάρ και τον ακριβή προσδιορισμό των διαδικασιών αναφορών ραντάρ

.5 της χρήσης του ραντάρ σε αίθριο καιρό, για να γίνει εκτίμηση των ικανοτήτων και περιορισμών, σύγκρισης του ραντάρ και των οπτικών παρατηρήσεων και επίτευξης αξιολόγησης όσον αφορά της σχετικής ακρίβειας των πληροφοριών.

.6 της ανάγκης έγκαιρης χρησιμοποίησης του ραντάρ σε αίθριο καιρό κατά τη νύκτα και όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι η ορατότητα πρόκειται να μειωθεί

.7 της σύγκρισης των χαρακτηριστικών που εμφανίζονται σε οθόνη ραντάρ με χαρακτηριστικά που έχουν χαρτογραφηθεί και

.8 της σύγκρισης των επιπτώσεων των διαφορών μεταξύ διαφόρων κλιμάκων εμβέλειας

Εκπαίδευση και αξιολόγηση στην επιχειρησιακή χρήση των βοηθημάτων αυτομάτου υποτύπωσης Ραντάρ (ARPA)

18. Εκπαίδευση και αξιολόγηση στην λειτουργία των βοηθημάτων αυτομάτων υποτύπωσης ραντάρ θα πρέπει:

.1 να απαιτείται πριν να έχει προηγουμένος ολοκληρωθει η εκπαίδευση σε παρατήρηση RADAR υποτύπωση ή να συνδιάζουν αυτή την εκπαίδευση με την εκπαίδευση που παρατίθεται στις παραγράφους 19 έως 35 κατωτέρω :

.2 Να περιλαμβάνει τη χρήση εξοπλισμού προσομοίωσης ARPA και

.3 Να πληρούν πρότυπα που δεν είναι υποδεέστερα εκείνων που παρατίθενται στις παραγράφους 19 έως 36 κατωτέρω :

19. Οπου εκπαίδευση σε ARPA παρέχεται σαν μέρος της γενικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW 1978, πλοίαρχοι, ύπαρχοι και αξιωματικοί που είναι υπεύθυνοι φυλακής ναυσιπλοΐας πρέπει να κατανοούν τους παράγοντες που παρεμβαίνουν προκειμένου να ληφθεί απόφαση που βασίζεται στις πληροφορίες που δίδονται από ARPA σε συσχετισμό με άλλα στοιχεία της ναυσιπλοΐας, έχοντας πλήρως κατανοήσει τις επιχειρησιακές πτυχές και τα σφάλματα συστήματος των μοντέρνων συστημάτων ναυσιπλοΐας. Η εκπαίδευση πρέπει να είναι προοδευτική στη φύση της, ανάλογη των ευθυνών του ατόμου και των πιστοποιητικών που εκδίδονται από τα Κράτη μέλη σύμφωνα με τη Σύμβαση STCW 1978

Θεωρία και Επίδειξη.

Πιθανοί Κίνδυνοι από υπέρμετρη εμπιστοσύνη στο ARPA

20.- Εκτίμηση ότι το ARPA είναι απλώς ένα βοήθημα ναυσιπλοΐας και

.1 Οτι οι περιορισμοί του, περιλαμβανομένων αυτών του καθιστούν την υπέρμετρη εμπιστοσύνη στο ARPA επικίνδυνη, ιδιαίτερα για τη τήρηση οπτήρα και

.2 η ανάγκη να εφαρμόζονται πάντοτε οι Αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά τη διάρκεια φυλακής ναυσιπλοΐας και οι Οδηγίες όσον αφορά τη τήρηση φυλακής ναυσιπλοΐας

Βασικοί τύποι συστημάτων ARPA και τα χαρακτηριστικά της οθόνης τους

21. Γνώση των βασικών τύπων συστημάτων ARPA που χρησιμοποιούνται, τα διάφορα χαρακτηριστικά της οθόνης και κατανόηση του πότε πρέπει να χρησιμοποιηται αζιμουθιακή στερεωση (STABILIZED) σε σχέση με την ξηρά η την θάλασσα και παρουσίαση με βορρά άνω (north-up), πορεία άνω (course-up) και πλώρη άνω (head-up).

Πρότυπα λειτουργίας για το ARPA του IMO

22.- Εκτίμηση των προτύπων λειτουργίας του IMO για το ARPA ιδιαίτερα στα πρότυπα που έχουν σχέση με την ακρίβεια.

Παράγοντες που επιδρούν στην λειτουργία και ακρίβεια του συστήματος

23.- Γνώση των παραμέτρων λειτουργίας των αισθητήρων εισόδου του ARPA- εισόδων ραντάρ, πυξίδας και ταχύτητας και επιπτώσεις της δυσλειτουργίας των αισθητήρων στην ακρίβεια των στοιχείων του ARPA.

24.- Γνώση των :

.1 επιπτώσεων των περιορισμών διάκρισης της ακριβείας εμβέλειας και διόπτευσης ραντάρ και των περιορισμών της ακριβείας των δεδομένων εισόδου πυξίδας και ταχύτητας στην ακρίβεια των στοιχείων του ARPA και

.2 παραγόντων που επιδρούν στην διανυσματική ακρίβεια.

Ικανότητες και περιορισμοί ανιχνέυσης

25 Γνώση των :

.1 κριτηρίων αυτόματης επιλογής των στόχων

.2 παραγόντων που οδηγούν στη σωστή επιλογή των στόχων χειροκίνητα

.3 επιπτώσεων στην ανίχνευση "χαμένων" στόχων και εξασθένιση στόχου

.4 των συνθηκών που προκαλούν " αντιμετάθεση στόχων " και οι επιπτώσεις του στα απεικονιζόμενα στοιχεία.

Καθυστερήσεις επεξεργασίας

26 Γνώση των καθυστερήσεων που ενυπάρχουν στην παρουσίαση των επεξεργασθεισών πληροφοριών ARPA ιδιαίτερα στην κτήση και επανάκτηση στόχου ή όταν ένας στόχος εκτελεί ελιγμούς.

Επιχειρησιακές προειδοποιήσεις, τα οφέλη τους και οι περιορισμοί τους

27 Αξιολόγηση των χρήσεων, οφελιών και περιορισμών των επιχειρησιακών προειδοποιήσεων του ARPA και η σωστή τους ρύθμιση, όπου είναι εφαρμόσιμο, για να αποφευχθούν τυχαίες παρεμβολές.

Δοκιμές λειτουργίας συστήματος

28.- Γνώση των :

.1 μεθόδων δοκιμών για δυσλειτουργίες των συστημάτων ARPA περιλαμβανομένων των λειτουργικών αυτοελέγχων

.2 προληπτικών μέτρων που πρέπει να λαμβάνονται όταν παρατηρηθεί δυσλειτουργία

Χειροκίνητη και αυτόματη κτήση στόχων και οι αντίστοιχοι περιορισμοί τους

29 Γνώση των ορίων που τίθενται και από τους δύο τύπους κτήσης σε σενάρια πολλαπλών στόχων, και οι επιπτώσεις κτήσης στόχου που εξασθενίζει και αντιμετάθεση στόχων.

Αληθή και σχετικά διανύσματα και τυπική γραφική αναπαράσταση πληροφοριών στόχου και επικίνδυνες περιοχές

30 Λεπτομερής γνώση των πραγματικών και σχετικών διανυσμάτων, παραγωγή της πραγματικής πορείας και ταχύτητας των στόχων περιλαμβανομένων των:

.1 Αξιολόγησης απειλής, εκτίμησης του προβλεπόμενου σημείου πλησιέστερης προσέγγισης και προβλεπόμενου χρόνου για το πλησιέστερο σημείο προσέγγισης με ευθεία διανυσματική παρέκταση, χρήση γραφικών απεικονίσεων των επικίνδυνων περιοχών

.2 Επιπτώσεων αλλαγής πορείας και/ή ταχύτητας του ιδίου πλοίου και/ή στόχων στο προβλεπόμενο σημείο πλησιέστερης προσέγγισης και προβλεπόμενος χρόνος έως το σημείο πλησιέστερης προσέγγισης και επικίνδυνες περιοχές

.3 Των επιπτώσεων λανθασμένων διανυσμάτων και επικίνδυνων περιοχών και

.4 Του όφελους εναλλαγής μεταξύ αληθών και σχετικών διανυσμάτων.

Πληροφορίες για την προγενέστερη θέση των στόχων που υποτυπώνονται

31 Γνώση της παραγωγής προγενεστέρων στιγμάτων στόχων που υποτυπούνται, αναγνώριση ιστορικών στοιχείων σαν μέσο ένδειξης προσφάτων ελιγμών των στόχων και σαν μέθοδος ελέγχου της αξιοπιστίας υποτύπωσης του ARPA.

Πρακτική

Αρχικές ρυθμίσεις και επαναρυθμίσεις οθόνης

32 Ικανότητα επίδειξης

.1 Της σωστής διαδικασίας εκκίνησης για επίτευξη άριστης παρουσίασης των πληροφοριών ARPA

.2 Της επιλογής παρουσίασης πληροφοριών, παρουσίασης σταθεροποιημένης σχετικής κίνησης και αληθούς κίνησης

.3 Της σωστής ρύθμισης των ρυθμιστικών κομβίων ελέγχου της οθόνης ραντάρ για άριστη παρουσίαση των στοιχείων

.4 Της επιλογής, ανάλογα με τη περίπτωση, της απαιτούμενης εισόδου ταχύτητας στο ARPA.

.5 Της επιλογής των κομβίων ελέγχου υποτύπωσης του ARPA, χειροκίνητης/αυτόματου κτήσης στόχου, παρουσίαση στοιχείων διανυσματικά/γραφικά.

.6 Της επιλογής της κλίμακας χρόνου των διανυσμάτων / γραφικών παραστάσεων

.7 Της χρήσης των εξαιρουμένων περιοχών όταν χρησιμοποιείται από το ARPA αυτόματη κτήση στόχων και

.8 Ελέγχων λειτουργίας του ραντάρ, πυξίδας, εισόδου ταχύτητας και ARPA

Δοκιμές λειτουργίας του συστήματος

33 Ικανότητες εκτέλεσης ελέγχων του συστήματος και προσδιορισμού της ακρίβειας των στοιχείων του ARPA, περιλαμβανομένης της δυνατότητας δοκιμής ελιγμών ελέγχοντας το βασικό ίχνος του ραντάρ.

Λήψη πληροφοριών από την οθόνη του ARPA

34 Επίδειξη της ικανότητας λήψης πληροφοριών τόσο σε σχετικό όσο και σε αληθή τρόπο κίνησης της οθόνης περιλαμβανομένων :

.1 του εντοπισμού των κρίσιμων ηχών

.2 της ταχύτητας και πορείας της σχετικής κίνησης του στόχου

.3 του χρόνου και της προβλεπόμενης απόστασης για άφιξη του στόχου στο πλησιέστερο σημείο προσέγγισης

.4 των πορειών και ταχυτήτων των στόχων

.5 ανίχνευσης αλλαγών πορείας και ταχύτητος των στόχων και των περιορισμών τέτοιας φύσης πληροφοριών

.6 της επίπτωσης των αλλαγών πορείας του ιδίου πλοίου ή της ταχύτητος ή και των δύο και

.7 της λειτουργίας του συστήματος δοκιμής ελιγμών

Εφαρμογή των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στην Θάλασσα

35 Ανάλυση των πιθανών καταστάσεων σύγκρουσης από τις παρατιθέμενες πληροφορίες, προσδιορισμός και εκτέλεση των ενεργειών για να αποφευχθούν καταστάσεις συμφόρησης σύμφωνα με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα.

Συνιστώμενα πρότυπα λειτουργίας για μή υπχρεωτικούς τύπους προσομοίωσης

36 Τα πρότυπα λειτουργίας μη υποχρεωτικού εξοπλισμού προσομοίωσης που χρησιμοποιείται για εκπαίδευση και/ή αξιολόγηση της ικανότητας ή επίδειξης δεξιοτήτων καθορίζονται παρακάτω. Τέτοιου είδους προσομοίωση περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται, στους παρακάτω τύπους :

.1 ναυσιπλοΐα και τήρηση φυλακής
.2 χειρισμός πλοίου και ελιγμοί
.3 χειρισμός φορτίου και στοιβασία
.4 ραδιοεπικοινωνίες και
.5 λειτουργία κύριων και βοηθητικών μηχανημάτων

Προς ομοίωση ναυσιπλοΐας και τήρησης φυλακής

37.- Ο εξοπλισμός προσομοίωσης ναυσιπλοΐας και τήρησης φυλακής θα πρέπει εκτός του ότι πρέπει να πλήροι όλες τα πρότυπα λειτουργίας που καθορίζονται στο μέρος Α-Ι/12. να είναι σε θέση να προσομοιώνει εξοπλισμό ναυσιπλοΐας και τις λειτουργίκες διατάξεις ελέγχου της γέφυρας που πληρούν όλα τα ισχύοντα πρότυπα λειτουργίας που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό. να διαθέτει σύστημα παραγωγής ηχοβόλησης και:

.1 να δημιουργεί περιβάλλον λειτουργίας πραγματικού χρόνου, περιλαμβάνοντας διατάξεις ελέγχου ναυσιπλοΐας και όργανα και συσκευές επικοινωνιών κατάλληλες για τη ναυσιπλοΐα και των έργων που πρέπει να εκτελούνται κατά την τήρηση φυλακής και των δεξιοτήτων ελιγμών που πρόκειται να αξιολογηθούν.

.2 να παρέχει ρεαλιστικού οπτικού σεναρίου κατά την ημέρα ή νύχτα, περιλαμβανομένης μεταβαλλόμενης ορατότητας ή κατά τη νύχτα μόνο όπως φαίνεται από τη γέφυρα, με ένα ελάχιστο οριζόντιο οπτικό πεδίο διαθέσιμο στον εκπαιδευόμενο σε οπτικούς τομείς που είναι κατάλληλοι για τις εργασίες ναυσιπλοΐας και τους αντικειμενικούς σκοπούς τήρησης φυλακής και

.3 να προσομοιώνει ρεαλιστικά την δυναμική συμπεριφοράς του πλοίου σε συνθήκες ανοικτής θάλασσας περιλαμβανομένων των επιπτώσεων του καιρού, παλίρροιας, ρευμάτων και παρεμβολής με άλλα πλοία.

Προσομοίωση χειρισμού και ελλιγμών πλοίου

38. Εκτός από την συμμόρφωση με τα πρότυπα λειτουργίας που καθορίζονται στη παράγραφο 37 ο εξοπλισμός προσομοίωσης χειρισμού πλοίου θα πρέπει :

.1 να παρέχει ρεαλιστικό οπτικό σενάριο όπως φαίνεται από τη γέφυρα κατά την ημέρα και την νύκτα με μεταβαλλόμενη ορατότητα σε όλο το οριζόντιο οπτικό πεδίο που είναι στη διάθεση του εκπαιδευόμενου σε τομείς όρασης που είναι κατάλληλοι για εκπαιδευτικές εργασίες και αντικειμενικούς σκοπούς χειρισμού πλοίου και ελιγμών και

.2 Να προσομοιώνει ρεαλιστικά την δυναμική συμπεριφορά του " πλοίου" σε περιορισμένες θαλάσσιες οδούς περιλαμβανομένων των επιπτώσεων των αβαθών και των οχθών.

39.- Οπου πρότυπα κλίμακας επανδρωμένων χρησιμοποιούνται για να παρέχουν προσομοίωση χειρισμών και ελλιγμών πλοίου, επιπρόσθετα των προτύπων λειτουργίας που καθορίζονται στις παραγράφους 37.3 και 38.2, , τέτοιος εξοπλισμός πρέπει :

.1 να περιλαμβάνει παράγοντες κλίμακας που παρουσιάζουν με ακρίβεια τις διαστάσεις, περιοχές,όγκο και εκτόπισμα, ταχύτητα, χρόνο και ρυθμό στροφής ενός πραγματικού πλοίου.

.2 να περιλαμβάνει ελέγχους για το πηδάλιο και τις μηχανές στη σωστή κλίμακα χρόνου.

Προσομοίωση χειρισμών φορτίου και στοιβασίας

40.- Ο εξοπλισμός προσομοίωσης χειρισμού φορτίου θα πρέπει να είναι σε θέση να προσομοιώνει τον εξοπλισμό χειρισμού και ελέγχου φορτίου ο οποίος ανταποκρίνεται σε όλα τα εφαρμοζόμενα πρότυπα λειτουργίας που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό και να περιλαμβάνει ευκολίες για :

.1 να δημιουργεί αποτελεσματικό περιβάλλον λειτουργίας στο οποίο περιλαμβάνεται σταθμός ελέγχου φορτίου με εκείνα τα όργανα που ενδεχομένως είναι κατάλληλα για τον συγκεκριμένο τύπο διαμορφούμενου συστήματος φορτίου.

.2 να είναι ικανό να διαμορφώνει των δραστηριότητες φόρτωσης και εκφόρτωσης και κατάλληλα στοιχεία τάσεων και ευστάθειας για τις εργασίες χειρισμού φορτίου που πρόκειται να γίνουν και για τις δεξιότητες που πρόκεται να αξιολογηθούν και

.3 προσομοίωση εργασιών φόρτωσης, εκφόρτωσης ερματισμού και αφερματισμού και τους ανάλογους συναφείς υπολογισμούς ευσταθείας, διαγωγής, κλίσης, διαμήκους αντοχής, στρεπτικής τάσεως και ευσταθείας ζημιών.

Προσομοίωση επικοινωνιών GMDSS

41. Ο εξοπλισμός προσομοίωσης επικοινωνιών GMDSS πρέπει να είναι σε θέση να προσομοιώνει εξοπλισμό επικοινωνιών GMDSS που πληροί όλα τα εφαρμοζόμενα πρότυπα λειτουργίας που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό και να διαθέτει ευκολίες για:

.1 προσομοίωση της λειτουργίας του VHF,VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB, και δέκτη τήρησης φυλακής που απαιτείται από το Πιστοποιητικό Χειριστή Περιορισμένης χρήσης (ROC).

.2 προσομοίωση της λειτουργίας των επίγειων σταθμών πλοίου INMARSAT - A,B και C, MF/HF, NBDP, MF/HF-DSC, VHF, VHF-DSC,NAVTEX EPIRB και εξοπλισμού τήρησης φυλακής όπως απαιτείται από το Πιστοποιητικό Χειριστή Γενικής χρήσης (GOC).

.3 Παροχή επικοινωνιών φωνής με θόρυβο βάθους.

.4 Παροχή ευκολίας εκτυπουμένου κειμένου και

.5 Δημιουργία περιβάλλοντος λειτουργίας πραγματικού χρόνου, που αποτελείται από ένα ολοκληρωμένο σύστημα το οποίο περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα σταθμό καθηγητού / αξιολογητού και τουλάχιστον δύο σταθμούς GMDSS πλοίου ή ξηράς.

Προσομοίωση λειτουργίας κυρίας μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων

42.- Ο εξοπλισμός προσομοίωσης εγκαταστάσεων μηχανοστασίου πρέπει να είναι σε θέση να προσομοιώνει σύστημα κύριας μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων και να περιλαμβάνει ευκολίες για :

.1 Δημιουργία περιβάλλοντος πραγματικού χρόνου για εργασίες εν πλω και σε λιμάνι με συσκευές επικοινωνίας και κατάλληλη προσομοίωση της ανάλογης κύριας μηχανής πρόωσης και βοηθητικών μηχανημάτων και πινάκων ελέγχου.

.2 προσομοίωση των σχετικών υποσυστημάτων που πρέπει να περιλαμβάνουν αλλά δεν θα περιορίζονται στο λέβητα, πηδάλιο, γενικά σύστηματα και συστήματα διανομής ηλεκτρικής ισχύος περιλαμβανομένων των παροχών ηλεκτρικής ισχύος επείγουσας ανάγκης και συστημάτων καυσίμου, ύδατος, ψυχρού ψύξης, έρματος και σεντινών.

.3 παρακολούθηση και αξιολόγηση της λειτουργίας της μηχανής και των αισθητηρίων συστημάτων με ανίχνευση από μακριά.

.4 προσομοίωση δυσλειτουργίας μηχανημάτων.

.5 να επιτρέπει μεταβολή εξωτερικών συνθηκών έτσι ώστε να επιδρούν στις λειτουργίες του προσομοιωτή : καιρικές συνθήκες, βύθισμα πλοίου, θερμοκρασίες αέρα και θάλασσας.

.6 να επιτρέπει την μεταβολή των εξωτερικών συνθηκών που ελέγχονται από τον εκπαιδευτή : ατμός καταστρώματος, ατμός χώρων ενδιαίτησης, αέρας καταστρώματος,συνθήκες παγετού, γερανοί καταστρώματος, αυξημένη ισχύς, ώθηση πλώρης, φορτίο πλοίου.

.7 να επιτρέπει την μεταβολή δυναμικών προσομοίωσης που ελέγχονται από τον εκπαιδευτή: κατάσταση ανάγκης, αντιδράσεις διαδικασιών, αντιδράσεις πλοίου και

.8 να παρέχει την δυνατότητα απομόνωσης ορισμένων διεργασιών, όπως ταχύτητας, ηλεκτρικού, συστήματος, σύστημα πετρελαίου Diesel, σύστηματος λιπαντικού, συστήματος βαρέος πετρελαίου, σύστηματος θαλασσιου ύδατος, σύστημα ατμού, καυσαερίων λέβητα και στροβιλογεννήτριας για την εκτέλεση ειδικών εκπαιδευτικών εργασιών.

Μέρος Β- I/13

Οδηγίες όσον αφορά την διεξαγωγή δοκιμών

Δεν υπάρχουν διατάξεις.

Μέρος Β- I/14

Οδηγίες όσον αφορά τις ευθύνες των εταιρειών και συνιστώμενες ευθύνες πλοιάρχου και μελών του πληρώματος

Εταιρείες

1. Οι Εταιρείες πρέπει να εφοδιάζουν το πλοίο με συγκεκριμένα εισαγωγικά προγράμματα που σκοπεύουν να βοηθήσουν τους νεοπροσληφθέντες ναυτικούς να εξοικειωθούν με όλες τις διαδικασίες και εξοπλισμό που είναι σχετικά με την περιοχή ευθύνης τους.

Πλοίαρχος

2. Ο Πλοίαρχος πρέπει να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή οποιωδήποτε οδηγιών της εταιρίας που εκδίδονται σύμφωνα με το μέρος Α- I/14. Σε αυτά τα μέτρα πρέπει να περιλαμβάνονται :

.1 αναγνώριση όλων των ναυτικών που πρόσφατα ναυτολογήθηκαν προτού τους ανατεθούν καθήκοντα

.2 παροχή δυνατότητας σε όλους τους ναυτικούς που πρόσφατα προσελήφθηκαν επί του πλοίου να :

.2.1 Επισκεφθούν τους χώρους όπου θα εκτελούν τα κύρια καθήκοντα τους

.2.2 Εξοικειωθούν με τη θέση, διατάξεις ελέγχου και χαρακτηριστικά επικόνισης του εξοπλισμού που θα χειρίζονται ή θα χρησιμοποιούν

.2.3 Ενεργοποιούν όποτε είναι δυνατόν τον εξοπλισμό και να εκτελούν καθήκοντα χρησιμοποιώντας τις διατάξεις ελέγχου του εξοπλισμού και

.2.4 Παρατηρούν και να ερωτούν οποιονδήποτε είναι ήδη εξοικοιωμένος με τον εξοπλισμό, διαδικασίες και άλλες ρυθμίσεις και ο οποίος μπορεί να διαβιβάζει πληροφορίες γλώσσα που ο ναυτικός καταλαβαίνει, και

.3 παροχή επαρκούς χρονικού διάστηματος επιτήρησης όταν υπάρχει οποιαδήποτε αμφιβολία για το αν ο νεοναυτολογηθείς ναυτικός είναι εξοικειωμένος με τον εξοπλισμό του πλοίου, λειτουργικές διαδικασίες και άλλες ρυθμίσεις που απαιτούνται για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων του/της.

Μέλη πληρώματος

3. Ναυτικοί που έχουν πρόσφατα ναυτολογηθεί σε πλοίο πρέπει να εκμεταλλεύονται κάθε ευκαιρία που τους δίνεται ώστε να εξοικειωθούν με τον εξοπλισμό του πλοίου, τις λειτουργικές διαδικασίες και άλλες ρυθμίσεις που απαιτούνται για τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων τους. Αμέσως μετά την αρχική επιβίβαση, κάθε ναυτικός έχει υποχρέωση να εξοικειωθεί με το εργασιακό περιβάλλον του πλοίου ιδιαίτερα όσον αφορά νέο και άγνωστο εξοπλισμό, διαδικασίες ή ρυθμίσεις με τις οποίες δεν είναι εξοικειωμένος.

4. Ναυτικοί που δεν κατορθώνουν σύντομα να επιτύχουν το επίπεδο εξοικείωσης που απαιτείται για την εκτέλεση των καθηκόντων τους, έχουν υποχρέωση να το γνωστοποιήσουν στον επιτηρητή τους ή στο μέλος του πληρώματος που έχει καθορισθεί σύμφωνα με το μέρος Α-I14, παράγραφος 2.2. και να προσδιορίσουν όποιο εξοπλισμό, διαδικασία ή ρύθμιση με την οποία δεν έχουν εξοικιωθεί ακόμη.

Μέρος Β-I/15

Οδηγίες αναφορικά με μεταβατικές διατάξεις

(δέν υπάρχουν προβλέψεις)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Οδηγίες που αφορούν τον πλοίαρχο και το προσωπικό καταστρώματος

Μέρος Β-II/1

Οδηγίες που αφορούν τη πιστοποίηση αξιωματικών που είναι υπεύθυνοι φυλακής ναυσιπλοΐας σε πλοία 500 κ.ο.χ. και άνω

Εκπαίδευση

1.- Κάθε υποψήφιος για πιστοποίηση σαν αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας πρέπει να έχει ολοκληρώσει σχεδιασμένο και διαμορφωμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης που έχει εκπονηθεί για να βοηθά τον μέλλοντα αξιωματικό να επιτύχει επίπεδο ικανότητας σύμφωνα με τον πίνακα Α-II/1.

2.- Η δομή του προγράμματος εκπαίδευσης πρέπει να καθορίζεται σε σχέδιο εκπαίδευσης που σαφώς εκφράζει για τα όλα ενδιαφερόμενα μέρη τους αντικειμενικούς σκοπούς κάθε σταδίου εκπαίδευσης τόσο στο πλοίο όσο και στην ξηρά. Είναι σημαντικό ο μελλοντικός αξιωματικός, οι εκπαιδευτές το προσωπικό του πλοίου και το προσωπικό της εταιρείας να είναι σαφείς και κατηγορηματικοί ως προς τις ικανότητες που πρόκειται να επιτευχθούν στο τέλος του προγράμματος και πως αυτές επιτυγχάνονται μέσω συνδυασμού, εκπαίδευσης, άσκησης και πρακτικής εμπειρίας τόσο στο πλοίο όσο και στην ξηρά.

3.- Οι υποχρεωτικές περίοδοι θαλάσσιας υπηρεσίας είναι πρωταρχικής σημασίας για την εκμάθηση των καθηκόντων αξιωματικού πλοίου και την απόκτηση του γενικού επίπεδου ικανότητας που είναι αναγκαίο. Σωστά σχεδιασμένες και δομημένες, οι περίοδοι θαλάσσιας υπηρεσίας θα δώσουν την δυνατότητα στους μελλοντικούς αξιωματικούς να αποκτήσουν και εφαρμόσουν τις απαραίτητες δεξιότητες και θα προσφέρουν ευκαιρίες να επιδειχθούν και αξιολογηθούν οι επιτευχθείσες δεξιότητες.

4.- Οπου η θαλάσσια υπηρεσία αποτελεί μέρος εγκεκριμένου προγράμματος εκπαίδευσης πρέπει να τηρούνται οι παρακάτω αρχές :

.1 Το πρόγραμμα εκπαίδευσης στο πλοίο θα είναι αναπόσπαστο μέρος ενός γενικού σχεδίου εκπαίδευσης

.2 Το πρόγραμμα εκπαίδευσης στο πλοίο πρέπει να διευθύνεται και συντονίζεται από την εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο στο οποίο πραγματοποιείται η θαλάσσια υπηρεσία.

.3 Ο μελλοντικός αξιωματικός πρέπει να εφοδιάζεται με μητρώο εγχειρίδιο εκπαίδευσης όπου πρέπει να καταγράφεται η πρακτική εκπαίδευση και πείρα που αποκτάται στη θάλασσα. Το μητρώο εκπαίδευσης πρέπει να έχει τέτοια διάταξη ώστε να είναι δυνατή η λεπτομερής αναφορά των ενεργειών και καθηκόντων τα οποία πρέπει να αναληφθούν και η πρόοδος ως προς την ολοκλήρωσή τους. Κατάλληλα συμπληρωμένο μητρώο εκπαίδευσης θα είναι σχεδιασμένο μοναδικό αποδεικτικό στοιχείο ότι το πρόγραμμα εκπαίδευσης στο πλοίο έχει ολοκληρωθεί, που μπορεί να λαμβάνεται υπόψη στη διαδικασία αξιολόγησης της ικανότητας του ναυτικού για την έκδοση πιστοποιητικού.

.4 Πάντοτε ο μελλοντικός αξιωματικός πρέπει να είναι ενήμερος για δύο άτομα τα οποία γνωρίζει και που είναι άμεσα υπεύθυνοι για τη διαχείριση του προγράμματος εκπαίδευσης στο πλοίο. Ο πρώτος εξ αυτών είναι προσοντούχος αξιωματικός, μνημονεύεται σαν ο επί του πλοίου αξιωματικός εκπαίδευσης, ο οποίος, υπό την αρχή του πλοιάρχου, θα οργανώνει και επιβλέπει το πρόγραμμα εκπαίδευσης κατά την διάρκεια κάθε ταξιδιού. Ο δεύτερος θα είναι άτομο που ορίζεται από την εταιρεία, αναφέρεται σαν αξιωματικός εκπαίδευσης της εταιρείας, και θα έχει την ολική ευθύνη του προγράμματος εκπαίδευσης και το συντονισμό με κολλέγια και εκπαιδευτικά ιδρύματα.

.5 Η εταιρεία πρέπει να εξασφαλίσει ότι ορίζονται κατάλληλες περίοδοι για την ολοκλήρωση του προγράμματος της επί του πλοίου εκπαίδευσης, εντός των ορίων των συνηθισμένων λειτουργικών απαιτήσεων του πλοίου.

Ρόλοι και ευθύνες

5.- Το παρακάτω μέρος δίνει περιληπτικά τους ρόλους και ευθύνες των ατόμων που εμπλέκονται στην οργάνωση και υλοποίηση της εκπαίδευσης στο πλοίο.

.1 Ο αξιωματικός εκπαίδευσης της εταιρείας θα είναι υπεύθυνος για :

.1.1 την γενική διαχείριση του προγράμματος εκπαίδευσης

.1.2 την παρακολούθηση της προόδου του μελλοντικού αξιωματικού καθ' όλη τη διάρκεια του προγράμματος

.1.3 την έκδοση των οδηγιών όπως απαιτούνται και εξασφάλιση ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι με το πρόγραμμα εκπαίδευσης εκτελούν τις υποχρεώσεις τους.

.2 Ο αξιωματικός εκπαίδευσης στο πλοίο είναι υπεύθυνος για :

.2.1 την οργάνωση του προγράμματος πρακτικής εκπαίδευσης εν πλω.

.2.2 να εξασφαλίζει με την ιδιότητα του επιβλέποντος, ότι το μητρώο εκπαίδευσης τηρείται σωστά και πληρούνται όλες οι άλλες απαιτήσεις και

.2.3 Να βεβαιώνεται, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατόν, ότι ο χρόνος που ο μελλοντικός αξιωματικός περνά στο πλοίο είναι όσο το δυνατό επωφελής από άποψη εκπαίδευσης και εμπειρίας και συνεπής με τους αντικειμενικούς σκοπούς του προγράμματος εκπαίδευσης, την πρόοδο της εκπαίδευσης και τους λειτουργικούς περιορισμούς του πλοίου.

.3 Οι ευθύνες του πλοιάρχου πρέπει να είναι :

.3.1 Να ενεργεί σαν σύνδεσμος μεταξύ του αξιωματικού εκπαίδευσης στο πλοίο και του αξιωματικού εκπαίδευσης της εταιρείας στη ξηρά.

.3.2 Να διασφαλίζει την συνέχεια της εκπαίδευσης αν ο αξιωματικός εκπαίδευσης στο πλοίο απαλλαχθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδίου και

.3.3 Να εξασφαλίζει ότι όλοι οι ενδιαφερόμενοι εκτελούν αποτελεσματικά το πρόγραμμα εκπαίδευσης στο πλοίο

.4 Οι ευθύνες του μελλοντικού αξιωματικού πρέπει να είναι :

.4.1 Να παρακολουθεί επιμελώς το πρόγραμμα εκπαίδευσης όπως αυτό έχει εκπονηθεί

.4.2 Να κάνει την καλύτερη δυνατή χρήση των ευκαιριών που παρουσιάζονται, άσχετα αν αυτές είναι εντός ή εκτός των ωρών εργασίας.

.4.3 Να τηρεί το μητρώο εκπαίδευσης ενήμερο και να εξασφαλίζει ότι είναι πάντοτε διαθέσιμο για λεπτομερή έλεγχο.

Εξασφάλιση συνεχείας

6.- Κατά την έναρξη του προγράμματος και στην αρχή κάθε ταξιδίου σε διαφορετικό πλοίο, οι μελλοντικοί αξιωματικοί θα πρέπει να λαμβάνουν σαφείς πληροφορίες και οδηγίες όσον αφορά, το τι αναμένεται από αυτούς και πως το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρόκειται να οργανωθεί. Η εξασφάλιση συνεχείας δίδει στους μελλοντικούς αξιωματικούς την ευκαιρία να ενημερωθούν όσον αφορά τις σημαντικές πτυχές των εργασιών που θα αναλάβουν, με ιδιαίτερη αναφορά στις πρακτικές ασφαλούς εργασίας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Προγράμματα εκπαίδευσης στο πλοίο

7.- Το μητρώο εκπαίδευσης πρέπει να περιλαμβάνει μεταξύ άλλων ένα αριθμό εργασιών ή καθηκόντων εκπαίδευσης που πρέπει να αναληφθούν σαν μέρος εγκεκριμένου προγράμματος εκπαίδευσης στο πλοίο. Αυτές οι εργασίες και καθήκοντα πρέπει να έχουν σχέση τουλάχιστον με τις εξής περιοχές:

.1 Συστήματα πηδαλιουχίας

.2 Γενική ναυτική τέχνη

.3 Πρόσδεση , αγκυροβολία και εργασίες λιμένα

.4 Συσκευές διάσωσης και πυρόσβεσης

.5 Συστήματα και εξοπλισμός

.6 Εργασίες φορτίου

.7 Εργασίες γεφύρας και τήρηση φυλακής και

.8 Εξοικίωση με μηχανοστάσιο

8. Είναι πολύ σημαντικό στον μελλοντικό αξιωματικό να δίδονται επαρκείς ευκαιρίες για απόκτηση πείρας τήρησης φυλακής γεφύρας υπό επιτήρηση, ιδιαίτερα στα μεταγενέστερα στάδια του προγράμματος εκπαίδευσης στο πλοίο.

9. Η απόδοση των μελλοντικών αξιωματικών σε κάθε μία από τις αναφερόμενες στο μητρώο εκπαίδευσης εργασίες και καθήκοντα θα πρέπει να μονογραφείται από προσοντούχο αξιωματικό όταν, κατά τη γνώμη του εν λόγω αξιωματικού, ο μελλοντικός αξιωματικός έχει επιτύχει επαρκές επίπεδο ικανότητας. Είναι σημαντικό να εκτιμάται ότι ο μελλοντικός αξιωματικός πρέπει να επιδεικνύει τις ικανότητές του σε αρκετές περιπτώσεις πριν ο προσοντούχος αξιωματικός πεισθεί ότι έχει επιτευχθεί ικανοποιητικό επίπεδο ικανότητας.

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

10.- Οι οδηγίες και ο απολογισμός (κριτική) είναι ουσιώδεις για να εξασφαλισθεί ότι οι μελλοντικοί αξιωματικοί είναι πλήρως ενήμεροι για την πρόοδο τους και να τους δίνεται η δυνατότητα να συμμετέχουν σε αποφάσεις περί του μελλοντικού τους προγράμματος. Για να είναι αποτελεσματικός, ο απολογισμός πρέπει να συνδέεται με τις πληροφορίες που αποκτώνται μέσω του μητρώου εκπαίδευσης και άλλων πηγών όπως πρέπει. Το μητρώο εκπαίδευσης πρέπει να ελέγχεται και να οπισθογραφείται επίσημα από τον Πλοίαρχο και τον αξιωματικό εκπαίδευσης του πλοίου στην αρχή, κατά τη διάρκεια και στο τέλος κάθε ταξιδιού. Το μητρώο εκπαίδευσης πρέπει επίσης να εξετάζεται και να οπισθογραφείται από τον αξιωματικό εκπαίδευσης της εταιρείας μεταξύ των ταξιδίων.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

11.- Ο υποψήφιος για πιστοποίηση που απαιτείται να έχει υποβληθεί σε ειδική εκπαίδευση και αξιολόγηση των ικανοτήτων και δεξιοτήτων σε καθήκοντα τήρησης φυλακής, είναι απαραίτητο να μπορεί να αποδείξει, με επίδειξη είτε σε προσομοιωτή ή σε πλοίο σαν μέρος ενός εγκεκριμένου προγράμματος επί πλοίου εκπαίδευσης, ότι έχει αποκτήσει τις απαιτούμενες δεξιότητες και ικανότητες ώστε να λειτουργήσει σαν αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας τουλάχιστον στις εξής περιοχές :

.1 Προετοιμασία και πραγματοποίηση πλου που περιλαμβάνει:

.1.1 Ερμηνεία και εφαρμογή πληροφοριών που λαμβάνονται από χάρτη

.1.2 Προσδιορισμός στίγματος σε παράκτια ύδατα

.1.3 Εφαρμογή βασικών πληροφοριών που λαμβάνονται από πίνακες παλίρροια και άλλες εκδόσεις ναυσιπλοίας.

.1.4 Ελεγχος και χρήση του εξοπλισμού γεφύρας

.1.5 Ελεγχος των μαγνητικών και γυροσκοπικών πυξίδων

.1.6 Αξιολόγηση των διαθεσίμων μετεωρολογικών πληροφοριών

.1.7 Χρηση ουρανίων σωμάτων για καθορισμό στίγματος

.1.8 Προσδιορισμός του σφάλματος πυξίδας με ουράνια και γήινα μέσα και

.1.9 Εκτέλεση υπολογισμών για πλόες διαρκείας μέχρι 24 ωρών

.2 Χειρισμός από ηλεκτρονικά συστήματα ναυσιπλοΐας και εφαρμογή των παρεχόμενων πληροφοριών.

.3 Χειρισμός ραντάρ και ARPA και εφαρμογή των πληροφοριών του ραντάρ για ναυσιπλοΐα και αποφυγή συγκρούσεων.

.4 Χειρισμός συστημάτων πρόωσης και πηδαλιουχίας για τον έλεγχο πορείας και ταχύτητας.

.5 Εφαρμογή συνήθων ενεργειών και διαδικασιών φυλακής ναυσιπλοΐας.

.6 Εφαρμογή των ελιγμών που απαιτούνται για τη διάσωση ατόμων που είναι στη θάλασσα.

.7 έναρξη των απαιτουμένων ενεργειών που εκτελούνται σε περίπτωση επικείμενης κατάστασης επείγουσας ανάγκης (π.χ. πυρκαϊά, σύγκρουση, προσάραξη) και λήψη μέτρων αμέσως μετά την κατάσταση επείγουσας ανάγκης.

.8 έναρξη των απαιτουμένων ενεργειών που εκτελούνται σε περίπτωση δυσλειτουργίας ή βλάβης μεγάλης σημασίας μηχανημάτων ή εγκαταστάσεων (π.χ. μηχανισμός πηδαλιουχίας, συστήματα ισχύος και ναυσιπλοΐας).

.9 πραγματοποίηση επικοινωνιών με χρήση ραδιοεπικοινωνιακών συστημάτων και οπτικών και ακουστικών σημάτων σε κανονικές συνθήκες και σε καταστάσεις επείγουσας ανάγκης και

.10 Παρακολούθηση και χειρισμός των συστημάτων ασφαλείας και συναγερμού περιλαμβανομένου και του συστήματος ενδοεπικοινωνίας.

12.- Η αξιολόγηση των ικανοτήτων και δεξιοτήτων κατά τη τήρηση φυλακής θα πρέπει:

.1 Να γίνεται με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας για τη λειτουργία της ναυσιπλοΐας που καθορίζονται στον πίνακα A-II/1.

.2 Να εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος εκτελεί τα καθήκοντα τήρησης φυλακής σύμφωνα με τις Αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά τη τήρηση ασφαλούς φυλακής ναυσιπλοΐας (μέρος A- VIII/2 τμήμα 3-1) και τις οδηγίες για τη τήρηση φυλακής ναυσιπλοΐας (μέρος B -VIII/2 τμήμα 3-1).

Αξιολόγηση της ικανότητας

13.- Το επίπεδο ικανότητας που πρέπει να επιτευχθεί για πιστοποίηση σαν αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας καθορίζεται στον Πίνακα A-II/1. Το πρότυπο καθορίζει τις γνώσεις και δεξιότητα που απαιτούνται και την εφαρμογή αυτών των γνώσεων και δεξιοτήτων στο απαιτούμενο επίπεδο απόδοσης στο πλοίο.

14.- Η επαγγελματική ικανότητα είναι άμεσα συνδεδεμένη με φάσμα των γνώσεων. Η αξιολόγηση της ικανότητας θα πρέπει επομένως, να περικλείει περισσότερα από τις άμεσες τεχνικές απαιτήσεις για την εργασία, τις δεξιότητες και τις εργασίες που πρέπει να εκτελούνται και να αντανακλά ευρύτερους τομείς οι οποίοι απαιτούνται για την πλήρη ικανοποίηση των απαιτήσεων απασχόλησης με την ιδιότητα του αξιωματικού του πλοίου. Σε αυτό περιλαμβάνονται οι σχετικές γνώσεις, θεωρία, αρχές και γνωστικές ικανότητες, οι οποίες σε ποικίλους βαθμούς, ενισχύουν όλα τα επίπεδα ικανότητας. Περικλείει επίσης την ικανότητα σχετικά με το τι, πότε πως και γιατί πρέπει να γίνει κάτι. Σωστή εφαρμογή των παραπάνω θα εξασφαλίζει ότι ο υποψήφιος είναι σε θέση :

.1 να εργασθεί αποδοτικά σε διαφορετικά πλοία και σε ένα εύρος καταστάσεων

.2 να προβλέπει να προετοιμάζεται και να αντιμετωπίζει καταστάσεις ανάγκης

.3 προσαρμόζεται σε νέες και μεταβαλλόμενες απαιτήσεις

15.- Τα κριτήρια αξιολόγησης ικανότητας (στήλη 4 του πίνακα Α-ΙΙ/1) εντοπίζουν πρωταρχικά με όρους αποτελέσματος, τις ουσιώδεις πλευρές της ικανότητας. Εκφράζονται κατά τρόπο ώστε η αξιολόγηση της απόδοσης του υποψηφίου να μπορεί να γίνει σε σχέση μ' αυτά και θα πρέπει να είναι επαρκώς τεκμηριωμένα στο μητρώο εκπαίδευσης.

16.- Αξιολόγηση της ικανότητας είναι η διαδικασία της.

.1 συλλογής επαρκών ισχυρών και αξιόπιστων αποδεικτικών στοιχείων όσον αφορά τις γνώσεις, την κατανόηση και επάρκεια του υποψηφίου για να εκτελέσει εργασίες, καθήκοντα και ευθύνες που παρατίθενται στη στήλη 1 του πίνακα Α-ΙΙ/1 και

.2 αξιολόγησης των αποδεικτικών αυτών στοιχείων σε σχέση με τα κριτήρια που καθορίζονται στα πρότυπα.

17.- Οι ρυθμίσεις για την αξιολόγηση της ικανότητας πρέπει να εκπονηθούν έτσι ώστε να λαμβάνουν υπόψη τις διαφορετικές μεθόδους αξιολόγησης που μπορεί να παρέξουν διαφορετικοί τύποι αποδεικτικών στοιχείων που αφορούν την ικανότητα του υποψηφίου π.χ.

.1 Αμεση παρατήρηση των δραστηριοτήτων κατά την εργασία (περιλαμβανομένης της θαλάσσιας υπηρεσίας)

.2 Εξετάσεις δεξιοτήτων/επαρκείας/ικανότητας

.3 Σχέδια και ανατεθείσες εργασίες

.4 Αποδεικτικά στοιχεία από προγενέστερη πείρα και

.5 Τεχνικές υποβολής γραπτών, προφορικών και βασισμένων σε υπολογιστή ερωτήσεων.

18.- Μία ή περισσότερες από τις πρώτες τέσσερις μεθόδους που παρατίθενται πρέπει σχεδόν απαράλλακτα να χρησιμοποιούνται για να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία ικανότητας, επιπρόσθετα των κατάλληλων τεχνικών προβολής ερωτήσεων, για να παρέχουν αποδείξεις βασικών γνώσεων και κατανόησης.

ΜΕΡΟΣ Β - ΙΙ/2

Οδηγίες που αφορούν τη πιστοποίηση πλοιάρχων και υποπλοιάρχων πλοίων 500 κ.ο.χ. και άνω.

(βλέπε Μέρος Β-ΙΙ/1 για παροχή οδηγιών)

ΜΕΡΟΣ Β - ΙΙ/3

Οδηγίες που αφορούν τη πιστοποίηση αξιωματικών που είναι υπεύθυνοι τήρησης φυλακής ναυσιπλοΐας και πλοιάρχων πλοίου μικρότερων των 500 κ.ο.χ.

(βλέπε Μέρος Β-ΙΙ/1 για παροχή οδηγιών)

ΜΕΡΟΣ Β - II/4

Οδηγίες που αφορούν την εκπαίδευση και πιστοποίηση μελών του πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής ναυσιπλοΐας.

Εκτός των απαιτήσεων που παρατίθενται στον πίνακα A-II/4 αυτού του Κώδικα, τα Μέρη ενθαρρύνονται για λόγους ασφαλείας να περιλάβουν τα παρακάτω θέματα στην εκπαίδευση μελών του πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής ναυσιπλοΐας.

.1 Βασικές γνώσεις των Διεθνών Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων στη Θάλασσα.

.2 Τοποθέτηση της κλίμακας του πλοηγού.

.3 Κατανόηση των εντολών που δίδονται στον πηδαλιούχο από πλοηγούς στα Αγγλικά.

.4 Εκπαίδευση ικανότητας σε σκάφη επιβίωσης και λέμβους διάσωσης.

.5 Καθήκοντα υποστήριξης όταν γίνεται παραβολή και απομάκρυνση από προβλήτα και κατά τη διάρκεια εργασιών ρυμούλκησης.

.6 Βασική γνώση αγκυροβολίας.

.7 Βασική γνώση επικίνδυνων φορτίων.

.8 Βασική γνώση των διαδικασιών στοιβασίας και ρύθμισεων παράδοσης εφοδίων στο πλοίο και

.9 Βασική γνώση συντήρησης καταστρώματος και εργαλείων που χρησιμοποιούνται στο κατάστρωμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Οδηγίες που αφορούν το τμήμα μηχανής

Μέρος B-III/1

Οδηγίες που αφορούν τη πιστοποίηση των αξιωματικών που είναι υπεύθυνος φυλακής μηχανής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή που έχουν ορισθεί σαν αξιωματικοί υπηρεσίας σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο.

1. Στον πίνακα A-III/1 στήλη 1, στο άνω μέρος, στα εργαλεία τα οποία μνημονεύονται θα πρέπει να περιλαμβάνονται εργαλεία χειρός, συνηθισμένος εξοπλισμός μετρήσεων, κεντρικούς τόρνους, διατρητικές μηχανές, εξοπλισμός ηλεκτροσυγκολλήσεων και φρέζες κατά περίπτωση.

2. Η εκπαίδευση σε δεξιότητες συνεργείου στη ξηρά μπορεί να γίνει σε εκπαιδευτικό ίδρυμα ή σε εγκεκριμένο συνεργείο.

3. Η εκπαίδευση στο πλοίο πρέπει να είναι επαρκώς τεκμηριωμένη στο μητρώο εκπαίδευσης από πρασοντούχους αξιολογητές.

Μέρος Β-ΙΙΙ/2

Οδηγίες που αφορούν την πιστοποίηση πρώτων μηχανικών και δεύτερων μηχανικών πλοίου που κινούνται από κύρια μηχανής πρόωσης ισχύος 3000 KW ή και μεγαλύτερη.

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος Β-ΙΙΙ/3

Οδηγίες που αφορούν την πιστοποίηση πρώτων μηχανικών και δεύτερων μηχανικών πλοίων που κινούνται από κύρια μηχανή πρόωσης ισχύος μεταξύ 750 και 3000 KW.

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος Β-ΙΙΙ/4

Οδηγίες που αφορούν την εκπαίδευση και πιστοποίηση μελών του πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής μηχανής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή έχουν ορισθεί να εκτελούν καθήκοντα σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο.

Εκτός των απαιτήσεων που παρατίθενται στο μέρος Α-ΙΙΙ/4 αυτού του Κώδικα, τα Μέρη παροτρύνονται για λόγους ασφαλείας να περιλαμβάνουν τα κατωτέρω θέματα στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος που αποτελούν μέρος φυλακής μηχανής.

.1 Βασική γνώση των συνηθισμένων εργασιών άντλησης, όπως συστημάτων αντλήσης σεντινών, έρματος και φορτίου

.2 Βασική γνώση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων και των σχετικών κινδύνων

.3 Βασική γνώση συντήρησης και επισκευών μηχανημάτων και εργαλείων που χρησιμοποιούνται στο μηχανοστάσιο και

.4 Βασική γνώση στοιβασίας και διατάξεων μεταφοράς εφοδίων στο πλοίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Οδηγίες που αφορούν τις ραδιοεπικοινωνίες και το προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών

Μέρος Β-IV/1

Οδηγίες που αφορούν την εφαρμογή του Κεφαλαίου IV.

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος Β-IV/2

Οδηγίες που αφορούν την εκπαίδευση και πιστοποίηση προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών GMDSS.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΕΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΠΡΩΤΗΣ ΤΑΞΗΣ

Γενικά

1. Οι απαιτήσεις ιατρικής καταλληλότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά την ακοή, όραση και ομιλία πρέπει να ικανοποιούνται από τον υποψήφιο πριν από την έναρξη της εκπαίδευσης.

2. Η εκπαίδευση πρέπει να είναι σχετική με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW, τις διατάξεις του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών που αποτελούν παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης Τηλεπικοινωνιών κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών και τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα (SOLAS) που ισχύει επί του παρόντος, με ιδιαίτερη προσοχή στις διατάξεις του GMDSS. Κατά την ανάπτυξη απαιτήσεων εκπαίδευσης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον οι γνώσεις και εκπαίδευση που παρατίθεται στις παραγράφους 3 έως 14 παρακάτω.

Θεωρία

3. Γνώση των γενικών αρχών και βασικών παραγόντων που είναι απαραίτητοι για την ασφαλή και αποδοτική χρήση όλων των υποσυστημάτων και εξοπλισμού που απαιτείται στο GMDSS επαρκής για να υποστηριχθούν οι διατάξεις πρακτικής εκπαίδευσης που δίδονται στη παράγραφο 13.

4. Γνώση της χρήσης, λειτουργίας και περιοχών εξυπηρέτησης των υποσυστημάτων GMDSS, περιλαμβανομένων των χαρακτηριστικών των δορυφορικών συστημάτων, των συστημάτων προειδοποίησης μετεωρολογίας ναυσιπλοίας και επιλογής των καταλλήλων επικοινωνιακών δικτύων.

5. Γνώση των αρχών ηλεκτρισμού και της θεωρίας ραδιοεπικοινωνιών και ηλεκτρονικών επαρκής για να πληροί τις διατάξεις που παρατίθενται στις παραγράφους 6 έως 10 κατωτέρω.

6. Θεωρητική γνώση του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών GMDSS περιλαμβανομένης της τηλεγραφίας απευθείας υποτύπωσης στενού εύρους και πομπών και δεκτών ραδιοτηλεφωνίας, εξοπλισμού ψηφιακής επιλογικής κλήσης, επιγείων σταθμών πλοίου, Ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου, (EPIRB) συστημάτων ναυτικών κεραιών, ραδιοεξοπλισμού σωστικών σκαφών μαζί με όλα τα βοηθητικά υποσυστήματα, περιλαμβανομένων των διατάξεων παροχής ισχύος, καθώς επίσης γενικές γνώσεις των αρχών άλλου εξοπλισμού που γενικά χρησιμοποιείται για τη ραδιοναυτιλία με ιδιαίτερη αναφορά στη συντήρηση του εν χρήσει εξοπλισμού.

7. Γνώση των παραγόντων που επηρεάζουν την αξιοπιστία του συστήματος, την διαθεσιμότητα, και διαδικασίες συντήρησης και σωστή χρήση των συσκευών ελέγχου.

8. Γνώση των μικροεπεξεργαστών και διάγνωση σφαλμάτων σε συστήματα που χρησιμοποιούν μικροεπεξεργαστές.

9. Γνώση των διατάξεων ελέγχου στον ραδιοεξοπλισμό GMDSS περιλαμβανομένων δοκιμών και ανάλυσης.

10. Γνώση της χρήσης λογισμικού που χρησιμοποιείται στον ραδιοεξοπλισμό GMDSS και μέθοδοι αποκατάστασης σφαλμάτων που προκαλούνται από την απώλεια ελέγχου του λογισμικού του εξοπλισμού.

Κανονισμοί και έγγραφα

11. Γνώση των :

.1 Της σύμβασης SOLAS και των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών με ιδιαίτερη έμφαση σε :

.1.1 Ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου, επείγοντος και ασφαλείας

.1.2 Αποφυγή επιβλαβών παρεμβολών, ιδιαίτερα στην κυκλοφορία ανάγκης και ασφαλείας και

.1.3 Πρόληψη αντικανονικών εκπομπών

.2 Αλλων έγγραφων που σχετίζονται με τις λειτουργικές διαδικασίες και διαδικασίες επικοινωνιών κινδύνου, ασφαλείας και εμπορικής ανταπόκρισης, περιλαμβανομένων των τρόπων χρέωσης, ναυτιλοϊκών προειδοποιήσεων και μετεωρολογικών δελτίων στη Κινητή Ναυτική Υπηρεσία και στην Κινητή Ναυτική Δορυφορική Υπηρεσία και

.3 Χρήσης του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων και του Πρότυπου Ναυτικού Λεξιλογίου Ναυσιπλοΐας όπως αντικαταστάθηκε από τις Τυποποιημένες Φράσεις Ναυτικών Επικοινωνιών του IMO.

Τήρηση Φυλακής και διαδικασίες

12. Γνώση και εκπαίδευση σε :

.1 διαδικασίες επικοινωνιών και πειθαρχίας για αποφυγή επιβλαβών παρεμβολών στα υποσυστήματα GMDSS

.2 διαδικασίες για χρήση πληροφοριών διάδοσης πρόβλεψης για καθαρισμό των βέλτισωνσυχνοτήτων ραδιοεπικοινωνιών

.3 φυλακή ραδιοεπικοινωνιών με όλα τα υποσυστήματα GMDSS, εκπομπή και λήψη ραδιομηνυμάτων, ιδιαίτερα ραδιοεπικοινωνιών σχετικά με διαδικασίες κινδύνου, επείγοντος και ασφαλείας και τήρηση ημερολογίου.

.4 χρήση του διεθνούς φωνητικού αλφαβήτου

.5 παρακολούθηση συχνοτήτων κινδύνου ενώ συγχρόνως γίνεται παρακολούθηση ή εργασία σε μία τουλάχιστον άλλη συχνότητα

.6 συστήματα αναφοράς πλοίων και διαδικασίες

.7 διαδικασίες ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Ερεύνης και Διάσωσης εμπορικών πλοίων του IMO (MERSAR)

.8 ραδιο-ιατρικά συστήματα και διαδικασίες

.9 αίτια των ψευδών συναγερμών κινδύνου και μέσα αποφυγής τους.

Πρακτική

13. Πρακτική εκπαίδευση που υποστηρίζεται από κατάλληλη εργασία σε εργαστήριο, πρέπει να γίνεται σε :

.1 σωστή και αποδοτική λειτουργία όλων των υποσυστημάτων GMDSS και εξοπλισμού κάτω από κανονικές συνθήκες μετάδοσης και τυπικές συνθήκες παρεμβολών

.2 ασφαλή λειτουργία όλου του εξοπλισμού επικοινωνιών του GMDSS και βοηθητικών συσκευών περιλαμβανομένων των προληπτικών μέτρων ασφαλείας

.3 επαρκείς και ακριβείς δεξιότητες πληκτρολογίου για την ικανοποιητική ανταλλαγή επικοινωνιών

.4 επιχειρησιακές τεχνικές για :

.4.1 ρύθμιση δέκτου και πομπού για τον κατάλληλο τρόπο λειτουργίας περιλαμβανομένης της ψηφιακής επιλογικής κλήσης και τηλεγραφίας απευθείας υποτύπωσης.

.4.2 ρύθμιση κεραίας και επαναπροσανατολισμός, κατά περίπτωση

.4.3 χρήση ραδιοσυσκευών διάσωσης και

.4.4 χρήση των Ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου

.5 τοποθέτηση κεραίας, επισκευή και συντήρηση κατά περίπτωση

.6 ανάγνωση και κατανόηση εικονικών, λογικών και ηλεκτρονικών διαγραμμάτων

.7 χρήση και επιμέλεια εκείνων των εργαλείων και οργάνων δοκιμών που είναι απαραίτητα για να εκτελεσθεί εν πλω ηλεκτρονική συντήρηση

.8 τεχνικές συγκόλλησης και αποκόλλησης με το χέρι, περιλαμβανομένων εκείνων που γίνονται σε ημιαγωγούς και σύγχρονα κυκλώματα και η ικανότητα για διάκριση αν το κόλλημα είναι κατάλληλο για κόλλημα ή ξεκόλλημα με το χέρι

.9 ανίχνευση και επισκευή βλαβών σε επίπεδο εξαρτήματος όπου είναι πρακτικά δυνατόν, και σε επίπεδο πλακέτας ή μονάδας σε άλλες περιπτώσεις

.10 αναγνώριση και διόρθωση των καταστάσεων που συμβάλλουν στην πρόκληση βλαβών

.11 διαδικασίες συντήρησης, τόσο προληπτικές όσο και κατασταλτικές για εξοπλισμό επικοινωνιών GMDSS και εξοπλισμό ραδιοναυτιλίας και

.12 μέθοδοι μείωσης της ηλεκτρικής και ηλεκτρομαγνητικής παρεμβολής όπως παρεμπόδιση, μόνωση και διάχυση.

Διάφορα

14. Γνώση και/ή εκπαίδευση :

.1 στην Αγγλική γλώσσα τόσο γραπτή όσο και προφορική, για την ικανοποιητική ανταλλαγή επικοινωνιών που είναι σχετικές με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα.

.2 στην παγκόσμια γεωγραφία, ιδιαίτερα τις κύριες ναυτιλιακές οδούς, υπηρεσίες των κέντρων συντονισμού διάσωσης (RCCS)και τις σχετικές οδούς επικοινωνιών.

.3 επιβίωση στη θάλασσα, χειρισμό των σωσίβιων λέμβων,λέμβων διάσωσης, σωσίβιων σχεδιών, πλευστών συσκευών και του εξοπλισμού τους, με ιδιαίτερη αναφορά στις ραδιοσυσκευές διάσωσης.

.4 πρόληψη πυρκαϊάς και πυρόσβεση με ιδιαίτερη σημασία σε ραδιοεγκαταστάσεις.

.5 Προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και του προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους που σχετίζονται με τον ραδιοεξοπλισμό, περιλαμβανομένων ηλεκτρικών, κινδύνων ακτινοβολίας χημικών και μηχανικών κινδύνων.

.6 πρώτες βοήθειες περιλαμβανομένου του " Φιλιού Ζωής " και τεχνιτής αναπνοής.

.7 διεθνή χρόνο (U.T.C) παγκόσμιες ζώνες χρόνου και διεθνής γραμμή ημερομηνίας

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕ ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΥ ΔΕΥΤΕΡΑΣ ΤΑΞΕΩΣ

Γενικά

15. Προτού αρχίσει η εκπαίδευση ο υποψήφιος πρέπει να απληροί τις απαιτήσεις Ιατρικής καταλληλότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά την ακοή, όραση και ομιλία.

16. Η εκπαίδευση πρέπει να είναι σχετική με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW και της σύμβασης SOLAS που ισχύει επί του παρόντος, με ιδιαίτερη έμφαση στις διατάξεις του GMDSS. Κατά την εκπόνηση των απαιτήσεων εκπαίδευσης, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον οι γνώσεις και εκπαίδευση που παρατίθενται στις παραγράφους 17 έως 28 κατωτέρω :

Θεωρία

17. Γνώση των γενικών αρχών και βασικών παραγόντων που είναι απαραίτητοι για την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση όλων των υποσυστημάτων και εξοπλισμού που απαιτούνται από το GMDSS επαρκής για να υποστηρίξει τις απαιτήσεις πρακτικής εκπαίδευσης που παρατίθενται στην παράγραφο 27.

18. Γνώση της χρήσης λειτουργίας και περιοχών εξυπηρέτησης των υποσυστημάτων του GMDSS περιλαμβανομένων των χαρακτηριστικών των δορυφορικών συστημάτων, συστημάτων ναυτιλιακών και μετεωρολογικών προειδοποιήσεων και επιλογής των καταλλήλων δικτύων επικοινωνιών.

19. Επαρκής γνώση των αρχών της ηλεκτρολογίας και της θεωρίας ραδιοεπικοινωνιών και ηλεκτρονικών ώστε να πληροί τις διατάξεις που παρατίθενται στις παραγράφους 20 έως 24 παρακάτω.

20. Γενικες θεωρητικές γνώσεις του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών GMDSS, περιλαμβανομένων τηλεγραφίας απευθείας υποτύπωσης, στενού εύρους πομπών και δεκτών ραδιοτηλεφωνίας, εξοπλισμού ψηφιακής επιλογικής κλησης, επιγείων σταθμών πλοίου, ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου, συστημάτων ναυτικών κεραίων ραδιοσυσκευών σωστικών μέσων με όλα τα βοηθητικά μέσα, περιλαμβανομένων των διατάξεων ηλεκτρικής παροχής, καθώς επίσης γενικές γνώσεις του εξοπλισμού που γενικά χρησιμοποιείται για ραδιοναυσιπλοΐα, με ιδιαίτερη αναφορά στη συντήρηση του εν χρήσει εξοπλισμού.

21. Γενικές γνώσεις των παραγόντων που επιδρούν στην αξιοπιστία, διαθεσιμότητα, διαδικασίες συντήρησης του συστήματος και σωστή χρήση του εξοπλισμού δοκιμών.

22. Γενικές γνώσεις των μικροεπεξεργαστών και διάγνωση σφαλμάτων στα συστήματα που χρησιμοποιούν μικροεπεξεργαστές.

23. Γενικές γνώσεις συστημάτων ελέγχου στον ραδιοεξοπλισμό GMDSS περιλαμβανομένων δοκιμών και ανάλυσης

24. Γνώση της χρήσης λογισμικού ραδιοεξοπλισμού GMDSS και μεθόδων αποκατάστασης σφαλμάτων που προκαλούνται από απώλεια ελέγχου λογισμικού του εξοπλισμού.

Κανονισμοί και έγγραφα

25. Γνώση :

.1 Της σύμβασης SOLAS και του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών με ιδιαίτερη έμφαση σε:

.1.1 ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου, επείγοντος και ασφαλείας

.1.2 αποφυγή επιβλαβών παρεμβολών, ιδιαίτερα στις επικοινωνίες κινδύνου και ασφαλείας και

.1.3 αποφυγή αντικανονικών εκπομπών

.2 άλλα έγγραφα που είναι σχετικά με τις επιχειρησιακές διαδικασίες και τις διαδικασίες επικοινωνιών κινδύνου, ασφάλειας και εμπορικών επικοινωνιών, περιλαμβανομένων των χρεώσεων, ναυσιπλοϊκών προειδοποιήσεων και μετεωρολογικών δελτίων στη Κινητή Ναυτική Υπηρεσία και στην Κινητή Δορυφορική Ναυτική Υπηρεσία και

.3 χρήση του Διεθνούς Κώδικα σημάτων και του Προτύπου Ναυτικού Ναυσιπλοϊκού Λεξιλογίου όπως αντικαταστάθηκε από τις Πρότυπες Φράσεις Ναυτικών Επικοινωνιών του IMO.

Τήρηση φυλακής και διαδικασίες

26. Πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση σε :

.1 διαδικασίες επικοινωνιών και πειθαρχία για να προληφθούν επιβλαβείς παρεμβολές στα υποσυστήματα GMDSS

.2 διαδικασίες για τη χρήση πληροφοριών διάδοσης πρόβλεψης για να καθορίζονται οι κατάλληλες συχνότητες επικοινωνιών

.3 τήρηση φυλακής ραδιοεπικοινωνιών με όλα τα υποσυστήματα του GMDSS αποστολή και λήψη μηνυμάτων, ιδιαίτερα όσον αφορά επικοινωνίες κινδύνου, επείγοντος και α-σφαλείας και τήρηση ημερολογίου ραδιοεπικοινωνιών.

.4 χρήση διεθνούς φωνητικού αλφαβήτου

.5 παρακολούθηση συχνότητας κινδύνου ενώ συγχρόνως γίνεται παρακολούθηση ή εργασίες σε τουλάχιστον μία άλλη συχνότητα

.6 συστήματα αναφοράς πλοίων και διαδικασίες

.7 διαδικασίες ραδιοεπικοινωνιών σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Ερευνας και Διάσωσης ε-μπορικών πλοίων του IMO (MERSAR) και

.8 ραδιοϊατρικά συστήματα και διαδικασίες

.9 αίτια ψευδών συναγερμών κινδύνου και μέσα αποφυγής τους

Πρακτική

27. Πρακτική εκπαίδευση, που υποστηρίζεται από κατάλληλη εργαστηριακή εργασία, πρέπει να παρέχεται σε :

.1 ορθή και αποτελεσματική λειτουργία όλων των υποσυστημάτων GMDSS και εξοπλισμού κάτω από κανονικές συνθήκες διάδοσης και κάτω από συνήθεις συνθήκες παρεμβολών

.2 ασφαλή λειτουργία όλου του εξοπλισμού επικοινωνιών του GMDSS και βοηθητικών συσκευών περιλαμβανομένων των απαιτουμένων μέτρων ασφαλείας

.3 επαρκείς και ακριβείς δεξιότητες πληκτρολογίου για την ικανοποιητική ανταλλαγή πλη-ροφοριών

.4 λειτουργίας τεχνικές για :

.4.1 ρύθμιση δέκτου και πομπού για τον κατάλληλο τρόπο λειτουργίας περιλαμβανομέ-νης της ψηφιακής επιλογικής κλήσης και τηλεγραφίας απευθείας υποτύπωσης

.4.2 ρύθμιση κεραίας και επαναπροσανατολισμό, κατά περίπτωση

.4.3 χρήση ραδιοσυσκευών διάσωσης και

.4.4 χρήση των ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου

.5 τοποθέτηση κεραίας, επισκευή και συντήρηση, κατά περίπτωση

.6 ανάγνωση και κατανόηση εικονικών, λογικών και διαγραμμάτων συνδεσμολογίας πλα-κετών

.7 χρήση και φροντίδα εκείνων των εργαλείων και οργάνων δοκιμών που είναι απαραίτητα για να πραγματοποιηθεί εν πλω συντήρηση σε επίπεδο μονάδας ή αντικατάσταση πλακέτας

.8 βασική συγκόλληση και αποκόλληση με το χέρι και οι περιορισμοί τους

.9. εντοπισμός και επισκευή ελαττωμάτων σε επίπεδο πλακέτας ή βαθμίδας

.10 αναγνώριση και διόρθωση των συνθηκών που συμβάλλουν στην δημιουργία βλαβών

11. βασικές διαδικασίες συντήρησης, τόσο προληπτικές όσο και διορθωτικές, για όλο τον εξοπλισμό επικοινωνιών GMDSS και εξοπλισμό ραδιοναυσιπλοΐας και

12. μέθοδοι μείωσης της ηλεκτρικής και ηλεκτρομαγνητικής παρεμβολής όπως παρεμπόδιση, μόνωση και διάχυση.

Διάφορα

28. Γνώση των ή/και εκπαίδευση σε :

.1 αγγλική γλώσσα, τόσο γραπτή όσο και προφορική για την ικανοποιητική ανταλλαγή πληροφοριών που είναι σχετικές με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα.

.2 παγκόσμια γεωγραφία ιδιαίτερα των κύριων ναυτικών οδών, υπηρεσιών κέντρων συντονισμού ερεύνης και διάσωσης (RCCS)και των σχετικών τηλεπικοινωνιακών οδών.

.3 επιβίωση στη θάλασσα, λειτουργία των σωσίβιων λέμβων, λέμβων διάσωσης, σωσίβιων σχεδιών, συσκευών που επιπλέουν και του εξοπλισμού τους με ιδιαίτερη αναφορά στις ραδιοεπικοινωνιών συσκευές διάσωσης.

.4 πρόληψη πυρκαϊάς και πυρόσβεση με ιδιαίτερη αναφορά σε εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνιών.

.5 προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους που έχουν σχέση με τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών, περιλαμβανομένων ηλεκτρικών, εξ ακτινοβολίας χημικών και μηχανικών κινδύνων.

.6 πρώτες βοήθειες περιλαμβανομένου και του " Φιλιού της Ζωής ".

.7 παγκόσμιος χρόνος (UTC), παγκόσμιες ζώνες χρόνου και διεθνής γραμμή ημερομηνίας.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕ ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ

Γενικά

29. Ο υποψήφιος πρέπει να πληροί στις απαιτήσεις όσον αφορά την ιατρική καταλληλότητα ιδιαίτερα στην ακοή, την όραση και την ομιλία πριν αρχίσει η εκπαίδευση.

30. Η εκπαίδευση πρέπει να είναι σχετική με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW, τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών και τη σύμβαση SOLAS που ισχύει, επί του παρόντος με ιδιαίτερη έμφαση στις διατάξεις του GMDSS. Κατά την ανάπτυξη των απαιτήσεων εκπαίδευσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον η εκπαίδευση και οι γνώσεις των παραγράφων 31 έως 36 που παρακάτω παρατίθενται.

Θεωρία

31. Γνώση των γενικών αρχών και βασικών παραγόντων που είναι απαραίτητοι για την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση όλων των υποσυστημάτων και εξοπλισμού που απαιτούνται στο GMDSS επαρκής για να υποστηρίξει τις απαιτήσεις πρακτικής εκπαίδευσης που παρατίθενται στη παράγραφο 35.

32. Γνώση της χρήσης λειτουργίας και εξ περιοχών υπηρέτησης των υποσυστημάτων GMDSS περιλαμβανομένων των χαρακτηριστικών των δορυφορικών συστημάτων, των συστημάτων ναυσιπλοϊκών και μετεωρολογικών προειδοποιήσεων και επιλογής των καταλλήλων δικτύων επικοινωνιών.

Κανονισμοί και έγγραφα

33. Γνώση των :

.1 της σύμβασης SOLAS και των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών με ιδιαίτερη έμφαση :

.1.1 ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας

.1.2 αποφυγή επιβλαβούς παρεμβολής, ιδιαίτερα στις επικοινωνίες κινδύνου και ασφάλειας και

.1.3 πρόληψη ανεπιθυμήτων εκπομπών

.2 άλλα έγγραφα σχετικά με τις λειτουργικές και επικοινωνιακές διαδικασίες για κίνδυνο, ασφάλεια και εμπορικές επικοινωνίες, περιλαμβανομένων των χρεώσεων, ναυσιπλοϊκών προειδοποιήσεων και μετεωρολογικών δελτίων στη Ναυτική Κινητή Υπηρεσία και στη Δορυφορική Ναυτική Κινητή Υπηρεσία και

.3 χρήση του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων και του Πρότυπου Ναυτικού Λεξιλογίου Ναυσιπλοίας όπως αντικαταστάθηκε από τις Πρότυπες Φράσεις Ναυτικής Επικοινωνίας του IMO.

Τήρηση φυλακής και διαδικασίες

34. Πρέπει να παρέχεται εκπαίδευση σε:

.1 διαδικασίες επικοινωνιών και πειθαρχία για να προληφθεί επιβλαβής παρεμβολή σε υποσυστήματα GMDSS

.2 διαδικασίες χρήσης πληροφοριών διάδοσης πρόβολης για να καθορίζονται οι άριστες συχνότητες ραδιοεπικοινωνιών

.3 τήρηση φυλακής ραδιοεπικοινωνιών που είναι σχετική με όλα τα υποσυστήματα GMDSS, ανταλλαγή ανταπόκρισης ραδιοεπικοινονίας, ιδιαίτερα όσον αφορά διαδικασίες κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας και τήρηση ημερολογίου ραδιοεπικοινωνιών

.4 χρήση διεθνούς φωνητικού αλφάβητου

.5 παρακολούθηση συχνότητας κινδύνου με σύγχρονη παρακολούθηση ή εργασία σε τουλάχιστον άλλη μία συχνότητα

.6 συστήματα αναφοράς πλοίου και διαδικασίες

.7 διαδικασίες ραδιοεπικοινωνιών του Εγχειριδίου Ερευνας και Διάσωσης Εμπορικού Πλοίου του IMO (MERSAR) και

.8 ραδιοιατρικά συστήματα και διαδικασίες και

.9 αίτια ψευδών συναγερμών κινδύνου και μέσα αποφυγής τους.

Πρακτική

35. πρακτική εκπαίδευση πρέπει να γίνεται σε:

.1 Σωστή και αποτελεσματική λειτουργία όλων των υποσυστημάτων GMDSS και εξοπλισμού κάτω από κανονικές συνθήκες διάδοσης και συνήθεις συνθήκες παρεμβολών

.2 ασφαλή λειτουργία όλου του εξοπλισμού επικοινωνιών GMDSS και βοηθητικών συσκευών περιλαμβανομένων των προληπτικών μέτρων ασφαλείας

.3 ακριβείς και επαρκείς δεξιότητες πληκτρολογίου για την ικανοποιητική ανταλλαγή επικοινωνιών και

.4 λειτουργικές τεχνικές για :

.4.1 ρύθμιση δέκτη και πομπού για τον κατάλληλο τρόπο περιλαμβανομένης της ψηφιακής επιλογικής κλήσης και τηλεγραφίας απευθείας υποτύπωση.

.4.2 ρύθμιση κεραίας και εκ νέου προσανατολισμό κατά περίπτωση

.4.3 χρήση ραδιοσυσκευών διάσωσης και

.4.4 Χρήση ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB)

Διάφορα

36. Γνώση των και/ή εκπαίδευση σε :

.1 την Αγγλική γλώσσα, τόσο γραπτή όσο και προφορική για την ικανοποιητική ανταλλαγή επικοινωνιών που είναι σχετικές με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα

.2 παγκόσμια γεωγραφία, ιδιαίτερα των κύριων οδών ναυσιπλοίας υπηρεσίες κέντρων συντονισμού διάσωσης (RCCS) και των σχετικών επικοινωνιακών οδών.

.3 επιβίωση στη θάλασσα, λειτουργία σωσιβίων λέμβων, λέμβων διάσωσης, σωσίβιων σχεδιών, πλευστων συσκευών και του εξοπλισμού τους, με ειδική αναφορά σε ραδιοεπικοινωνιακές συσκευές διάσωσης

.4 πρόληψη πυρκαϊάς και πυρόσβεση με ιδιαίτερη αναφορά στην εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνιών

.5 προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια πλοίου και προσωπικού σε σχέση με τους κινδύνους που σχετίζονται με τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας, περιλαμβανομένων κινδύνων ηλεκτρικών, ακτινοβολίας, χημικών και μηχανικών

.6. πρώτες βοήθειες περιλαμβανομένης της τεχνικής του "Φιλιού της Ζωής"

.7. παγκόσμιος χρόνος (UTC) παγκόσμιες ζώνες χρόνου και διεθνής γραμμή ημερομηνίας.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ

Γενικά

37. Ο υποψήφιος πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ιατρικής καταλληλότητας ιδιαίτερα όσον αφορά την ακοή, όραση και ομιλία προτού αρχίσει την εκπαίδευση.

38. Η εκπαίδευση πρέπει να είναι σχετική με τις διατάξεις της Σύμβασης STCW και τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών και τη Σύμβαση SOLAS που ισχύει, επί του παρόντος με ιδιαίτερη έμφαση στις διατάξεις για το σύστημα GMDSS. Κατά την ανάπτυξη των οδηγιών εκπαίδευσης πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τουλάχιστον οι γνώσεις και η εκπαίδευση που παρατίθενται στις παραγράφους 39 έως 44.

39. θεωρία γνώση των γενικών αρχών και βασικών παραγόντων περιλαμβανομένου του περιορισμού εμβελείας VHF και τις επιπτώσεις του ύψους της κεραίας που είναι απαραίτητοι για την ασφαλή και τελεσματική όλων των υποσυστημάτων και εξοπλισμού που απαιτούνται στην θαλάσσια περιοχή A1 του GMDSS, επαρκής για να υποστηρίζει την εκπαίδευση που παρατίθεται στη παράγραφο 43 κατωτέρω.

40. Γνώση της χρήσης, λειτουργίας και των υποσυστημάτων θαλάσσιας περιοχής A1 GMDSS, π.χ. συστήματα προειδοποιήσης, ναυσιπλοΐας και μετεωρολογίας και τα κατάλληλα επικοινωνιακά δίκτυα.

Κανονισμοί και τεκμηρίωση

41. Γνώση

.1 εκείνων των μερών της Σύμβασης SOLAS και των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών που είναι σχετικά με την θαλάσσια περιοχή A1 με ιδιαίτερη έμφαση σε :

.1.1 ραδιοεπικοινωνίες κινδύνου, επείγοντος και ασφάλειας

.1.2 αποφυγή επιβλαβών παρεμβολών ιδιαίτερα σε επικοινωνίες κινδύνου και ασφαλείας και

.1.3 πρόληψη ανεπιθυμήτων εκπομπών

.2 άλλων εγγράφων που σχετίζονται με λειτουργικές διαδικασίες και διαδικασίες επικοινωνιών για κίνδυνο, ασφάλεια και εμπορικές επικοινωνίες, περιλαμβανομένων ρυθμίσεων, ναυσιπλοϊκών προειδοποιήσεων και δελτίων καιρού στη Ναυτική Κινητή Υπηρεσία στη Θαλάσσια περιοχή A1 και

.3 χρήσης του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων και του Προτύπου Ναυτικού Λεξιλογίου Ναυσιπλοΐας όπως αντικατεστάθη από τις Πρότυπες Φράσεις Ναυτικών Επικοινωνιών του IMO

Τήρηση φυλακής και διαδικασίες

42. Πρέπει να παρέχεται Εκπαίδευση σε :

.1 διαδικασίες επικοινωνιών και πειθαρχία για πρόληψη επιβλαβών παρεμβολών στα υποσυστήματα GMDSS που χρησιμοποιούνται στη θαλάσσια περιοχή A1.

.2 διαδικασίες επικοινωνιών VHF για :

.2.1 τήρηση φυλακής ραδιοεπικοινωνιών, ανταλλαγή τηλεπικοινωνιακής ανταπόκρισης, ιδιαίτερα όσον αφορά τις διαδικασίες κινδύνου, επείγοντος και ασφαλείας και τήρηση ημερολογίου ραδιοεπικοινωνιών.

.2.2 παρακολούθηση συχνότητας κινδύνου και σύγχρονη παρακολούθηση ή εργασία σε μία άλλη τουλάχιστον συχνότητα και

.2.3 το σύστημα ψηφιακής επιλογικής κλήσης

.3 χρήση του διεθνούς φωνητικού αλφάβητου

.4 διαδικασίες και συστήματα αναφοράς πλοίων

.5 διαδικασίες ραδιοεπικοινωνιών VHF του Εγχειριδίου Ερεύνης και Διάσωσης Εμπορικών Πλοίων του IMO (MERSAR).

.6 διαδικασίες και συστήματα ραδιοϊατρικής και

.7 αίτια εσφαλμένων συναγερμών επείγοντος και μέσα αποφυγής τους.

Πρακτική

43. Πρέπει να παρέχεται πρακτική Εκπαίδευση σε :

.1 σωστή και αποτελεσματική λειτουργία των υποσυστημάτων του GMDSS και του εξοπλισμού που ορίζεται για ένα πλοίο που βρίσκεται στη θαλάσσια περιοχή A1 σε κανονικές συνθήκες διάδοσης και με συνήθεις τυπικές συνθήκες παρεμβολών.

.2 ασφαλή λειτουργία του σχετικού εξοπλισμού τηλεπικοινωνιών του GMDSS και βοηθητικών συσκευών περιλαμβανομένων και των προληπτικών μέτρων ασφαλείας και :

.3 επιχειρησιακές τεχνικές για

.3.1 Χρήση του VHF, περιλαμβανομένων της επιλογής διαύλου και ρύθμισης των κυκλωμάτων φίμωσης και τάξης, ανάλογα με τη περίπτωση

.3.2 Χρήση ραδιοσυσκευών διάσωσης

.3.3 Ραδιοφάροι ένδειξης θέσης κινδύνου και

.3.4 Δέκτες NAVTEX

Διάφορα

44. Γνώση των και/ή εκπαίδευση σε:

.1 αγγλική γλώσσα, τόσο γραπτή, όσο και προφορική για την ικανοποιητική ανταλλαγή επικοινωνιών σχετικά με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα

.2 υπηρεσίες κέντρων συντονισμού έρευνας και διάσωσης και οι σχετικές επικοινωνιακές οδοί

.3 επιβίωση στη θάλασσα, λειτουργία των σωσίβιων λέμβων και λέμβων διάσωσης, σωσίβιων σχεδιών, πλευστών συσκευών και του εξοπλισμού τους, με ειδική αναφορά στις ραδιοσυσκευές διάσωσης.

.4 πρόληψη πυρκαϊάς και πυρόσβεση με ιδιαίτερη αναφορά στην εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνιών.

.5 προληπτικά μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου και προσωπικού σε σχέση με κινδύνους που σχετίζονται με τον εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνιών, περιλαμβανομένων ηλεκτρικών, ακτινοβολίας, χημικών και μηχανικών κινδύνων και

.6 πρώτες βοήθειες περιλαμβανομένης της τεχνικής του " Φιλιού της Ζωής " και τεχνικών καρδιακής ανάκαμψης

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ GMDSS ΣΕ ΠΛΟΙΑ

Γενικά

45. Γίνεται αναφορά στις απαιτήσεις συντήρησης του κανονισμού IV/15 της σύμβασης SOLAS και της απόφασης Α.702 (17) του ΙΜΟ σχετικα με τις οδηγίες συντήρησης του ραδιοεξοπλισμού για το GMDSS που έχει σχέση με τις θαλάσσιες περιοχές Α3 και Α4 που περιλαμβάνει στο Παράρτημά της την παρακάτω διάταξη :

«4.2 Το άτομο που ορίζεται να εκτελέσει λειτουργίες ηλεκτρονικής συντήρησης εν πλω θα πρέπει είτε να είναι κάτοχος κατάλληλου πιστοποιητικού όπως καθορίζεται στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, όπως απαιτείται ή να έχει ισοδύναμα προσόντα συντήρησης ηλεκτρονικών στη θάλασσα, όπως είναι δυνατόν να εγκριθεί από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις του Οργανισμού για την εκπαίδευση τέτοιου προσωπικού».

46. Οι παρακάτω οδηγίες ή ισοδύναμα προσόντα ηλεκτρονικής συντήρησης παρέχονται για χρήση των Αρχών, όπου απαιτηθεί.

47. Η εκπαίδευση όπως συνιστάται παρακάτω, δεν δίνει το δικαίωμα σε οποιοδήποτε ο οποίος δεν διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό χειριστή Ραδιοεπικοινωνιών, να χειρίζεται τον ραδιοεξοπλισμό GMDSS.

Εκπαίδευση συντήρησης που είναι ισοδύναμη με το Πιστοποιητικό Ραδιοηλεκτρονικού Πρώτης Τάξης.

48. Για τον καθορισμό εκπαίδευσης ισοδύναμης με εκείνη του Ραδιοηλεκτρονικού Α τάξης

.1 το θεωρητικό περιεχόμενο πρέπει τουλάχιστον να καλύπτει τα θέματα που παρατίθενται στις παραγράφους 3 εως 10.

.2 το πρακτικό περιεχόμενο πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα θέματα που δίδονται στη παράγραφο 13 και

.3 οι διάφορες γνώσεις που περιλαμβάνονται θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον τα θέματα που δίδονται στη παράγραφο 14.

Εκπαίδευση συντήρησης που είναι ισοδύναμη με το πιστοποιητικό Ραδιοηλεκτρονικών δευτέρας τάξης.

49. Για την καθορισμό εκπαίδευσης συντήρησης ισοδύναμης με εκείνη του Ραδιοηλεκτρονικού Β Τάξης

.1 το θεωρητικό περιεχόμενο της θεωρίας πρέπει τουλάχιστον να καλύπτει τα θέματα που παρατίθενται στις παραγράφους 17 εώς 24.

.2 Το πρακτικό περιεχόμενο πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα θέματα που δίδονται στη παράγραφο 27 και

.3 Οι διάφορες γνώσεις που περιλαμβάνονται θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον τα θέματα που δίδονται στη παράγραφο 28.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΟΔΗΓΙΕΣ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μέρος B-V/1

Οδηγίες σχετικά με την εκπαίδευση και τα προσόντα προσωπικού δεξαμενοπλοίων

Εκπαίδευση πετρελαιοφόρων

1. Η εκπαίδευση που απαιτείται από την παράγραφο 2.2 του κανονισμού V/1 για πετρελαιοφόρα θα πρέπει να διαιρείται σε δύο μέρη, ένα γενικό μέρος που αναφέρεται στις αρχές και σε ένα μέρος για την εφαρμογή αυτών των αρχών στην λειτουργία του πλοίου. Οποιαδήποτε από αυτή την εκπαίδευση μπορεί να παρέχεται σε πλοίο ή στην ξηρά. Η εκπαίδευση θα πρέπει να συμπληρώνεται από πρακτική εκπαίδευση σε πλοίο και ανάλογα με τη περίπτωση, σε κατάλληλη εγκατάσταση ξηράς. Όλη η πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται από κατάλληλα προσοντούχο και κατάλληλα έμπειρο προσωπικό.

2. Θα πρέπει να γίνεται όσο είναι δυνατόν μεγαλύτερη χρήση των επι πλοίου λειτουργιών και εγχειριδίων εξοπλισμού, ταινιών και κατάλληλων οπτικών βοηθημάτων και πρέπει να δίνεται η ευκαιρία συζήτησης του ρόλου που πρόκειται να διαδραματίσει η οργάνωση ασφαλείας σε πλοίο και του ρόλου των αξιωματικών και των επιτροπών ασφαλείας.

Εκπαίδευση χημικών δεξαμενοπλοίων

3. Η εκπαίδευση που απαιτείται από την παράγραφο 2.2 του κανονισμού V/1, όσον αφορά τα χημικά δεξαμενόπλοια, πρέπει να διαιρείται σε δύο μέρη, ένα γενικό μέρος που αφορά τις αρχές και ένα μέρος για την εφαρμογή αυτών των αρχών στη λειτουργία του πλοίου. Οποιαδήποτε από αυτή την εκπαίδευση μπορεί να παρέχεται σε πλοίο ή στη ξηρά και πρέπει να συμπληρώνεται από πρακτική εκπαίδευση σε πλοίο και κατά περίπτωση σε κατάλληλη εγκατάσταση ξηράς. Όλη η εκπαίδευση, θεωρητική και πρακτική πρέπει να παρέχεται από κατάλληλα προσοντούχο και κατάλληλα έμπειρο προσωπικό.

4. Θα πρέπει να γίνεται όσο είναι δυνατόν μεγαλύτερη χρήση των επι πλοίου λειτουργιών και εγχειριδίων εξοπλισμού, ταινιών και κατάλληλων οπτικών βοηθημάτων και πρέπει να δίνεται η ευκαιρία για συζήτηση του ρόλου που πρόκειται να διαδραματίσει η οργάνωση ασφαλείας σε πλοίο και του ρόλου των αξιωματικών και των επιτροπών ασφαλείας.

Εκπαίδευση υγραεριοφόρων

5. Η εκπαίδευση που απαιτείται από την παράγραφο 2.2 του κανονισμού V/1 για τα υγραεριοφόρα πρέπει να διαιρείται στα παρακάτω δύο μέρη.

1. επιτηρούμενη εκπαίδευση, που γίνεται σε εγκατάσταση ξηράς ή σε ειδικά εξοπλισμένο πλοίο το οποίο διαθέτει ευκολίες εκπαίδευσης και ειδικούς εκπαιδευτές για το σκοπό αυτό, που θα πραγματεύεται τις αρχές και την εφαρμογή αυτών στη λειτουργία του πλοίου, κατά τρόπο όμως που οι Αρχές να δύνανται σε ειδικές περιπτώσεις να επιτρέψουν σε κατώτερους αξιωματικούς ή μέλη του πληρώματος να εκπαιδεύονται σε υγραεριοφόρο στα οποία υπηρετούν με την προϋπόθεση ότι τέτοιου είδους υπηρεσία είναι για περιορισμένη χρονικής περίοδο, όπως προσδιορίζεταιαπο την Αρχή και ότι αυτά τα μέλη του πληρώματος δεν έχουν καθήκοντα ή ευθύνες που σχετίζονται με το φορτίο ή τον εξοπλισμό φορτίου και με την προϋπόθεση ότι αργότερα θα εκπαιδεύονται με βάση αυτές τις οδηγίες για όποια επακόλουθη υπηρεσία και

2. συμπληρωματική εκπαίδευση σε πλοίο και πείρα, κατά την οποία οι αρχές που διδάχθηκαν εφαρμόζονται σε ένα συγκεκριμένο τύπο πλοίου και συστήματος περιορισμού φορτίου.

Όλη η εκπαίδευση και οι οδηγίες πρέπει να παρέχονται από κατάλληλα προσοντούχο και έμπειρο προσωπικό.

6. Θα πρέπει να γίνεται όσο είναι δυνατόν μεγαλύτερη χρήση των επί πλοίου λειτουργιών και εγχειριδίων εξοπλισμού, ταινιών και κατάλληλων οπτικών βοηθημάτων και πρέπει να δίνεται η ευκαιρία για συζήτηση του ρόλου που πρόκειται να διαδραματίσει η οργάνωση ασφαλείας σε πλοίο και του ρόλου των αξιωματικών και των επιτροπών ασφαλείας

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ ΓΙΑ ΟΛΟ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

7. Όλο το προσωπικό δεξαμενοπλοίων θα πρέπει να υποστεί εκπαίδευση στο πλοίο και κατά περίπτωση, στην ξηρά, που θα παρέχεται από προσοντούχο προσωπικό, έμπειρο στο χειρισμό και τα χαρακτηριστικά φορτίων πετρελαίου, χημικών ή υγροποιημένων αεριών κατά περίπτωση και στις διαδικασίες ασφαλείας που απαιτούνται. Η εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα θέματα που καθορίζονται στις παραγράφους 8 έως 14 κατωτέρω :

Κανονισμοί

8. Γνώση των κανόνων και κανονισμών του πλοίου που διέπουν την ασφάλεια του προσωπικού που επιβαίνει σε δεξαμενόπλοιο τόσο στον λιμένα όσο και εν πλω.

Κίνδυνος για την υγεία και προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται

9. Κίνδυνος από την επαφή με το δέρμα, εισπνοή και τυχαία κατάποση φορτίου, έλλειψη οξυγόνου, με ιδιαίτερη αναφορά στα συστήματα αδρανούς αερίου, επιβλαβείς ιδιότητες των φορτίων που μεταφέρονται, ατυχήματα στο προσωπικό και οι σχετικές πρώτων βοηθειών ενέργειες, κατάλογος του τι πρέπει να γίνεται και τι να μη γίνεται.

Πρόληψη πυρκαιάς και πυρόσβεση

10. Έλεγχος καπνίσματος και περιορισμός μαγειρικής, πηγές ανάφλεξης, πρόληψη πυρκαϊάς και εκρήξεων, μέθοδοι πυρόσβεσης, περιγραφή φορητών πυροσβεστήρων και μονίμων εγκαταστάσεων.

Πρόληψη ρύπανσης

11. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να προληφθεί ατμοσφαιρική ρύπανση και ρύπανση ύδατος και μέτρα που θα λαμβάνονται σε περίπτωση διαρροής.

Εξοπλισμός ασφαλείας και η χρήση του

12. Η σωστή χρήση προστατευτικού ιματισμού και εξοπλισμού, συσκευές ανάπνευσης εξοπλισμός διαφυγής και διάσωσης

Διαδικασίες επείγουσας ανάγκης

13. Εξοικείωση με τις διαδικασίες του σχεδίου επείγουσας ανάγκης

Εξοπλισμός φορτίου και λειτουργίες

14. Γενική περιγραφή του εξοπλισμού διαχείρισης φορτίου, διαδικασίες ασφαλούς φόρτωσης και εκφόρτωσης, προληπτικά μέτρα και ασφαλής είσοδος σε περίκλειστους χώρους.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΩΝ

15. Προσωπικό που απαιτείται να εκπαιδευθεί με βάση τον κανονισμό V/I θα πρέπει να υπόκειται σε πρόσθετη επί του πλοίου εκπαίδευση και άσκηση βασισμένη στο εγχειρίδιο πλοίου. Τέτοιου είδους εκπαίδευση και άσκηση θα πρέπει να καλύπτει τα ακόλουθα συστήματα, όπου εφαρμόζονται:

.1 το σύστημα διαχείρισης φορτίου περιλαμβανομένων των συστημάτων σωληνώδεων δικτύωσης, αντλίες, βαλβίδες εκτονωτικούς μηχανισμούς και μηχανισμούς εξάτμισης, απαιτήσεις συντήρησης και λειτουργικά χαρακτηριστικά των συστημάτων διαχείρισης φορτίου και ανακύκλωσης υγρού φορτίου

.2 συστήματα ελέγχου περιλαμβανομένων των ενδεικτών στάθμης φορτίου, συστήματα ανίχνευσης αερίων, συστήματα παρακολούθησης θερμοκρασίας φορτίου και σκάφους, μέθοδοι εκπομπής σήματος από ανιχνευτή προς τον σταθμό παρακολούθησης και συστήματα αυτομάτου διακοπής

.3 διάθεση λέβητα, συμπιεστές, εναλλάκτες θερμότητας, δίκτυα εξαερισμού και αερίων στο μηχανοστάσιο και στους χώρους πληρώματος, αρχές λεβήτων διπλής τροφοδοσίας, αεριοστροβίλων αερίων, μηχανών εσωτερικής καύσης, συστήματα εξαερισμού ανάγκης και επανυγροποίησης

.4 βοηθητικά συστήματα περιλαμβανομένων συστημάτων εξαερισμού και αδρανοποίησης, συστήματα ταχέως κλεισίματος, ελέγχου εξ αποστάσεως, πνευματικά, υπερβολικής ροής, εκτονωτικά ασφαλείας και βαλβίδες πίεσης/κενού, συστήματα ατμού δοχείων, δεξαμενών έρματος και συμπιεστών και

.5 γενικές αρχές χειρισμού εγκαταστάσεων διαχείρισης φορτίου περιλαμβανομένων συστημάτων αδρανοποίησης δεξαμενών και χώρων, ψύξη δεξαμενών και φόρτωσης, ενέργειες κατά την διάρκεια ταξειδίου με και άνευ φορτίου, εκφόρτωση και καθαρισμός δεξαμενών, διαδικασίες επείγοντος και προγραμματισμένες διαδικασίες σε περιπτώσεις διαρροής, πυρκαιών, σύγκρουσης, προσάραξης, επειγούσης απόρριψης φορτίου και τραυματισμών προσωπικού.

ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ

16 Ο πλοίαρχος κάθε πετρελαιοφόρου, δεξαμενοπλοίου χημικών και υγραεριοφόρου θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι ο κύριος υπεύθυνος αξιωματικός για το φορτίο διαθέτει ανάλογο πιστοποιητικό, που εκδόθηκε ή θεωρήθηκε ή τέθηκε σε ισχύ όπως απαιτείται από τον κανονισμό V/1, παράγραφος 4 και διαθέτει επαρκή πρόσφατη πρακτική εμπειρία σε κατάλληλου τύπου δεξαμενόπλοια που να του επιτρέπει να εκτελεί τα καθήκοντα που του ανατίθενται.

Μέρος Β-V/2

Οδηγίες όσον αφορά τις υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και προσόντα πλοιάρχων, αξιωματικών μελών πληρώματος και λοιπού προσωπικού που υπηρετεί σε επιβατηγά πλοία Ro - Ro.

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος Β-V/3

Οδηγίες όσον αφορά την πρόσθετη εκπαίδευση για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους μεγάλων πλοίων και πλοίων που διαθέτουν ασυνήθιστα χαρακτηριστικά ελιγμών.

1. Είναι σημαντικό ότι οι πλοίαρχοι και υποπλοίαρχοι να διαθέτουν τη σχετική πείρα και εκπαίδευση προτού αναλάβουν τα καθήκοντα του πλοιάρχου ή υποπλοιάρχου μεγάλων πλοίων που ή πλοίων που διαθέτουν ασυνήθιστα χαρακτηριστικά ελιγμών και χειρισμών που διαφέρουν σημαντικά από εκείνα των πλοίων στα οποία πρόσφατα υπηρετούσαν. Τέτοια χαρακτηριστικά γενικά συναντώνται σε πλοία μεγάλου νεκρού βάρους ή μήκους ή είναι ειδικού σχεδιασμού ή μεγάλης ταχύτητος.

2. Προτού τοποθετηθούν σε πλοίο αυτής της κατηγορίας, πλοίαρχος και ύποπλοίαρχος θα πρέπει:

.1 να ενημερώνονται όσον αφορά τα χαρακτηριστικά χειρισμών από την εταιρεία, ιδιαίτερα σε σχέση με τη γνώση, κατανόηση και ικανότητα που παρατίθενται υπό την επικεφαλίδα «ελιγμοί και χειρισμοί πλοίου» στη στήλη 2 του πίνακα A-II/2 - Προδιαγραφές των ελαχίστων προτύπων ικανότητας για πλοιάρχους και υπάρχους πλοίων 5000 κ.ο.χ. και άνω, και

.2 να εξοικειωθούν λεπτομερειακά με τη χρήση όλων των βοηθημάτων ναυσιπλοΐας και ελιγμών που υπάρχουν στο συγκεκριμένο πλοίο, περιλαμβανομένων των δυνατοτήτων τους και των περιορισμών τους

3. Πριν αναλάβει κατά πρώτον τη διοίκηση ενός εκ των πλοίων που αναφέρονται ανωτέρω, ο μελλοντικός πλοίαρχος πρέπει να διαθέτει επαρκή και κατάλληλη γενική πείρα ως πλοίαρχος ή ύποποίαρχος, και είτε :

.1 να έχει επαρκή και κατάλληλη πείρα στους ελιγμούς του ίδιου πλοίου υπό επίβλεψη ή στους ελιγμούς πλοίου που διαθέτει παρόμοια χαρακτηριστικά ελιγμών, ή

.2 να έχει παρακολουθήσει εγκεκριμένο κύκλο σπουδών προσομοιωτή όσον αφορά χειρισμούς πλοίων σε εγκατάσταση που είναι σε θέση να προσομοιώνει τα χαρακτηριστικά ελιγμών τέτοιου πλοίου.

4. Η πρόσθετη εκπαίδευση και προσόντα των πλοιάρχων και υποπλοιάρχων των δυναμικά υποστηριζομένων σκαφών και των σκαφών υψηλής ταχύτητος θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τις σχετικές οδηγίες του Κώδικα Ασφάλειας των Δυναμικά Υποστηριζόμενων Σκαφών του IMO και του Κώδικα Ασφαλείας των Σκαφών Υψηλής Ταχύτητας (HSC), ανάλογα με την περίπτωση.

Μέρος Β-V/4

Οδηγίες όσον αφορά την εκπαίδευση αξιωματικών και μελών του πληρώματος που είναι υπεύθυνοι για την διαχείριση φορτίου σε πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες σε στερεά μορφή, χύδην.

1. Η εκπαίδευση πρέπει να διαιρείται σε δύο μέρη, ένα γενικό μέρος για τις αρχές που διέπουν την παραπάνω διαχείριση φορτίου και ένα μέρος για την εφαρμογή των αρχών αυτών στη λειτουργία του πλοίου. Όλη η πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση πρέπει να παρέχεται από κατάλληλα προσοντούχο και έμπειρο προσωπικό και να καλύπτει τουλάχιστον τα θέματα που παρατίθενται στις παραγράφους 2 έως 14 παρακάτω :

ΑΡΧΕΣ

Χαρακτηριστικά και ιδιότητες

2. Τα σημαντικά φυσικά χαρακτηριστικά και χημικές ιδιότητες των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών που επιτρέπουν βασική κατανόηση των ουσιαστικών κινδύνων και απειλών που ενυπάρχουν.

Κατάταξη υλικών που παρουσιάζουν χημικούς κινδύνους

3. Οι κατηγορίες επικίνδυνων αγαθών 4-9 του IMO και υλικά που είναι επιβλαβή μόνο όταν είναι χύμα (MHB) και οι κίνδυνοι που είναι σχετικοί με κάθε κατηγορία.

Κίνδυνοι για την υγεία

4. Κίνδυνοι από επαφή με το δέρμα, εισπνοή, κατάποση και ακτινοβολία.

Συμβάσεις, κανονισμοί και συστάσεις

5. Γενική εξοικείωση με τις σχετικές απαιτήσεις των κεφαλαίων II-2 και VII της Σύμβασης SOLAS του 1974 όπως τροποποιήθηκε.

6. Γενική χρήση και εξοικείωση με τον Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για Στερεά Χύδην Φορτία (Κώδικας BC) με ιδιαίτερη αναφορά :

.1 στην ασφάλεια του προσωπικού περιλαμβανομένου του εξοπλισμού ασφαλείας, οργάνων μέτρησης, της χρήσης τους και πρακτικής εφαρμογής και ερμηνείας των αποτελεσμάτων

.2 στον κίνδυνο από φορτία που έχουν τη τάση να μετατοπίζονται και

.3 σε υλικά που παρουσιάζουν χημικούς κινδύνους

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Κατηγορία 4.1 - Εύφλεκτα στερεά

Κατηγορία 4.2 - Ουσίες που υπόκεινται σε αυτανάφλεξη

Κατηγορία 4.3 - Ουσίες που, όταν έλθουν σε επαφή με το νερό, αναδίδουν εύφλεκτα αέρια

7. Μεταφορά, στοιβασία και έλεγχος θερμοκρασίας για να προληφθεί διάσπαση και πιθανή έκρηξη, κατηγορίες στοιβασίας, γενικές προφυλάξεις στοιβασίας περιλαμβανομένων αυτών που εφαρμόζονται σε αυταναφλεγόμενες και συναφούς ουσίες, απαιτήσεις διαχωρισμού για να προληφθεί θέρμανση και ανάφλεξη, η εκπομπή δηλητηριωδών ή ευφλέκτων αερίων και σχηματισμός εκρηκτικών μειγμάτων.

Κατηγορία 5.1 - Οξειδωτικές ουσίες

8. Μεταφορά στοιβασία και έλεγχος της θερμοκρασίας για να προληφθεί διάσπαση και πιθανή έκρηξη, κατηγορίες στοιβασίας, γενικά προληπτικά μέτρα στοιβασίας και απαιτήσεις διαχωρισμού για να εξασφαλισθεί διαχωρισμός από καύσιμο υλικό, από οξέα και πηγές θερμότητας για να προληφθεί πυρκαιά, έκρηξη και σχηματισμός τοξικών αερίων.

Κατηγορία 6.1 - Τοξικές ουσίες

9. Μόλυνση τροφίμων, χώρων εργασίας και ενδιαίτησης και εξαερισμός.

Κατηγορία 7 - Ραδιενεργά

10. Κατηγορία μεταφοράς, τύποι μεταλλευμάτων και εμπλουτισμένων μεταλευμάτων, στοιβάσια και διαχωρισμός από άτομα, φωτογραφικό φίλμ που δεν έχει εμφανισθεί και πινάκια και τρόφιμα, κατηγορίες στοιβασίας, γενικές απαιτήσεις στοιβασίας, ειδικές απαιτήσεις στοιβασίας, απαιτήσεις διαχωρισμού και αποστάσεις διαχωρισμού, διαχωρισμός από άλλα επικίνδυνα υλικά.

Κατηγορία 8 - Διαβρωτικά

11. Κίνδυνος από ουσίες που έχουν υγρανθεί.

Κατηγορία 9 - Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και είδη

12. Παραδείγματα και οι συναφείς επικινδυνότητα, οι κίνδυνοι των υλικών, επιβλαβών μόνο όταν είναι σε μορφή χύδην (MHB), γενικά και ειδικά προληπτικά μέτρα στοιβασίας, προληπτικά μέτρα εργασίας και μεταφοράς, απαιτήσεις διαχωρισμού.

Προληπτικά μέτρα ασφαλείας και διαδικασίες επείγουσας ανάγκης

13. Ηλεκτρική ασφάλεια σε χώρους φορτίου, προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται πριν από την είσοδο σε περίκλειστους χώρους όπου μπορεί να υπάρχει έλλειψη οξυγόνου, δηλητηριώδης ή εύφλεκτη ατμόσφαιρα, οι πιθανές επιπτώσεις πυρκαιάς σε φορτία ουσιών από κάθε κατηγορία, χρήση των Διαδικασιών Ανάγκης για Πλοία που Μεταφέρουν Επικίνδυνα Αγαθά, σχέδια επείγουσας ανάγκης και διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση περιστατικών που αφορούν επικίνδυνα και επιβλαβή υλικά, χρήση των μεμονωμένων εγγραφών στον Κώδικα Ασφαλούς Πρακτικής για Στέρεα Φορτία Χύδην σχετικά με αυτά.

Ιατρικές πρώτες βοήθειες

14. Οδηγίες Ιατρικών Πρώτων Βοηθειών για Χρήση σε Ατυχήματα όπου Εμπλέκονται Επικίνδυνα υλικά (MFAG) του IMO και η χρήση του και εφαρμογή σε συσχέτιση με άλλους οδηγούς και ιατρικές συμβουλές και οδηγίες μέσω ραδιοεπικοινωνιών συστημάτων.

Μέρος B-V/5

Οδηγίες όσον αφορά την εκπαίδευση αξιωματικών και μελών του πληρώματος που είναι υπεύθυνοι για τον χειρισμό του φορτίου σε πλοία που μεταφέρουν συσκευασμένες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες σε .

1. Η εκπαίδευση θα πρέπει να διαιρείται σε δύο μέρη, ένα γενικό μέρος επί των αρχών που εμπλέκονται και ένα μέρος επί της εφαρμογής αυτών των αρχών στη λειτουργία του πλοίου. Όλη η εκπαίδευση και παροχή οδηγιών θα πρέπει να πραγματοποιείται από κατάλληλα προσοντούχο και έμπειρο προσωπικό και να καλύπτει τουλάχιστον όλα τα θέματα που παρατίθενται στις παραγράφους 2 έως 19 παρακάτω.

ΑΡΧΕΣ

Χαρακτηριστικά και ιδιότητες

2. Τα σημαντικά φυσικά χαρακτηριστικά και χημικές ιδιότητες επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών που επιτρέπουν βασική κατανόηση των σκαφών εγγενών κινδύνων.

Κατάταξη των επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών και υλικών που παρουσιάζουν χημικούς κινδύνους

3. Οι κατηγορίες 1-9 επικίνδυνων υλικών του IMO και οι κίνδυνοι που είναι συναφείς με κάθε κατηγορία. υλικά που είναι επιβλαβή μόνο όταν είναι χύδην (MHB).

Κίνδυνοι για στην υγεία

4. Κίνδυνοι από την επαφή με το δέρμα,εισπνοή, κατάποση και ακτινοβολία.

Συμβάσεις, κανονισμοί και συστάσεις

5. Γενική εξοικείωση με τις συναφείς απαιτήσεις των κεφαλαίων II-2 και VI της Σύμβασης SOLAS 1974 και του Παραρτήματος III της MARPOL 73/78 περιλαμβανομένης της εφαρμογής της μέσω του Κώδικα IMDG.

Χρήση και εξοικείωση με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικίνδυνων Υλικών (IMDG)

6. Γενική γνώση των απαιτήσεων του Κώδικα IMDG που αφορούν τη δήλωση, πιστοποίηση, συσκευασία τεκμηρίωση τοποθέτηση ετικετών και ταμπελών πινακίδων. φορτίο εμπορευματοκιβώτιου φορτίου και συσκευασία σε όχημα. φορητές δεξαμενές, δεξαμενές εμπορευματοκιβωτίοδεξαμενός και οχήματα - βυτία και άλλες μονάδες μεταφοράς που χρησιμοποιούνται για επικίνδυνες ουσίες.

7. Γνώσης αναγνώρισης, σήμανσης και τοποθέτησης ετικετών για στοιβασία. ασφάλιση, χωρισμού και διαχωρισμό σε διαφορετικούς τύπους πλοίου που μνημονεύονται στον Κώδικα IMDG.

8. Ασφάλεια προσωπικού περιλαμβανομένου του εξοπλισμού ασφαλείας, μετρητικών οργάνων, της χρήσης τους και της πρακτικής εφαρμογής και η ερμηνείας των αποτελεσμάτων.

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟ ΠΛΟΙΟ

Κατηγορία 1. Εκρηκτικά

9. Οι 6 διαιρέσεις κινδύνων και οι 13 ομάδες συμβατότητας, συσκευασίες και αποθήκες που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά εκρηκτικών, δομική δυνατότητα χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων και οχημάτων, διατάξεις στοιβασίας περιλαμβανομένων ειδικών διατάξεων για την στιβασία στο κατάστρωμα και κάτω από το κατάστρωμα. διαχωρισμός από επικίνδυνα φορτία άλλων κατηγοριών εντός της κατηγορίας 1 και από μη επικίνδυνα υλικά. μεταφορά και στοιβασία σε επιβατηγά πλοία. καταλληλότητα των χώρων φορτίου. προληπτικά μέτρα ασφαλείας, προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση.

Κατηγορία 2 - Αέρια (συμπιεσμένα, υγροποιημένα υπό ή διαλυτά πίεση εύφλεκτα, μη εύφλεκτα, μη τοξικά και τοξικά.

10. Τύποι δοχείων πίεσης και φορητών δεξαμενών περιλαμβανομένων συσκευών κλεισίματος και ανακούφισης που χρησιμοποιούνται, κατηγορίες στοιβασίας, γενικά προληπτικά μέτρα στοιβασίας περιλαμβανομένων αυτών που αφορούν τα εύφλεκτα και δηλητηριώδη αέρια και τα αέρια που ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Κατηγορία 3 - Εύφλεκτα υγρά

11. Συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια δεξαμενές, φορητές δεξαμενές και οχήματα βυτία, κατηγορίες στοιβασίας περιλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων για πλαστικά δοχεία, γενικά προληπτικά μέτρα στοιβασίας περιλαμβανομένων ρύπων θαλασσίου περιβάλλοντος, απαιτήσεις διαχωρισμού, προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται όταν γίνεται μεταφορά ευφλέκτων υγρών σε υψηλές θερμοκρασίες.

Κατηγορία 4.1. - Εύφλεκτα στερεά

Κατηγορία 4.2. - Ουσίες που υπόκεινται σε αυτανάφλεξη

Κατηγορια 4.3. - Ουσίες οι οποίες, όταν έλθουν σε επαφή με νερό, αναδίδουν εύφλεκτα αέρια.

12. Τύποι συσκευασιών, μεταφορά και στοιβασία σε ελεγχόμενες θερμοκρασίες για να προληφθεί διάσπαση και ενδεχόμενη έκρηξη, κατηγορίες στοιβασίας, γενικά προληπτικά μέτρα στοιβασίας περιλαμβανομένων και αυτών που εφαρμόζονται σε αναφλεγόμενες και αναφείς ουσίες, αδρανοποιημένα εκρηκτικά και θαλάσσιοι ρύποι, απαιτήσεις διαχωρισμού για να προληφθεί θέρμανση και ανάφλεξη, εκπομπή δηλητηριωδών ή εύφλεκτων αερίων και σχηματισμός εκρηκτικών μειγμάτων.

Κατηγορία 5.1 Οξειδωτικές ουσίες

Κατηγορία 5.2. Οργανικά υπεροξείδια

13. Τύποι συσκευασιών, μεταφορά και στοιβασία σε ελεγχόμενες θερμοκρασίες για να προληφθεί διάσπαση και πιθανή έκρηξη, κατηγορίες στοιβασίας, γενικές προφυλάξεις στοιβασίας περιλαμβανομένων και αυτών που εφαρμόζονται σε θαλάσσιους ρύπους, απαιτήσεις διαχωρισμού για να εξασφαλισθεί διαχωρισμός από εύφλεκτο υλικό, από οξέα και πηγές θερμότητας για να προληφθεί πυρκαιά, έκρηξη και σχηματισμός τοξικών αερίων, προληπτικά μέτρα για την ελαχιστοποίηση τριβών και πρόσκρουσης που μπορεί να προκαλέσει διάσπαση.

Κατηγορία 6.1 Τοξικές ουσίες

Κατηγορία 6.2 Μολυσματικές ουσίες

14. Τύποι συσκευασιών, κατηγορίες στοιβασίας, γενικά προληπτικά μέτρα στοιβασίας περιλαμβανομένων και αυτών που εφαρμόζονται σε τοξικά, εύφλεκτα υγρά και θαλάσσιους ρύπους, απαιτήσεις διαχωρισμού λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα ότι το κοινό χαρακτηριστικό αυτών των ουσιών είναι η δυνατότητα πρόκλησης θανάτου ή σοβαρων βλαβών στην ανθρώπινη υγεία, μέτρα απολύμανσης σε περίπτωση διαρροής.

Κατηγορία 7 - Ραδιενεργά

15. Τύπο συσκευασιών, κατηγορία μεταφοράς σε σχέση με την στοιβασία και διαχωρισμό, στοιβασία και διαχωρισμός από πρόσωπα, φωτογραφικό φιλμ και πλάκες που δεν έχουν εμφανισθεί και τρόφιμα, κατηγορίες στοιβασίας, γενικές απαιτήσεις στοιβασίας απαιτήσεις διαχωρισμού και αποστάσεις διαχωρισμού, διαχωρισμός από άλλα επικίνδυνα υλικά.

Κατηγορία 8 - Διαβρωτικά

16. Τύπον συσκευασιών, κατηγορίες στοιβασίας, γενικά προληπτικά μέτρα στοιβασίας περιλαμβανομένων και αυτών που εφαρμόζονται σε διαβρωτικά, εύφλεκτα υγρά και θαλάσσιους ρύπους, απαιτήσεις διαχωρισμού λαμβάνοντας υπόψη ιδιαίτερα ότι κοινό χαρακτηριστικό αυτών των ουσιών είναι η ικανότητα τους να προκαλούν σοβαρότατη ζημιά σε ζωντανούς ιστούς.

Κατηγορία 9 - Διάφορες επικίνδυνες ουσίες και είδη

17. Παραδείγματα κινδύνου περιλαμβανομένης της θαλάσσιας ρύπανσης.

Προληπτικά μέτρα ασφαλείας και διαδικασίες επείγουσας ανάγκης.

18. Ηλεκτρική ασφάλεια στους χώρους φορτίου, προληπτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για είσοδο σε περίκλειστους χώρους όπου μπορεί να υπάρχει έλλειψη οξυγόνου, δηλητηριώδη ή εύφλεκτη ατμόσφαιρα, οι πιθανές επιπτώσεις διαρροής ή πυρκαιάς στο φορτίο ουσιών κάθε κατηγορίας, θεώρηση των γεγονότων στο κατάστρωμα ή κάτω από αυτό χρήση του Εγχειριδίου Διαδικασιών Επείγουσας Ανάγκης για Πλοία που Μεταφέρουν Επικίνδυνα Υλικά, σχέδια επείγουσας ανάγκης και διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περιστατικά όπου εμπλέκονται επικίνδυνες ουσίες.

Ιατρικές πρώτες βοήθειες

19. Ο Οδηγός Ιατρικών Πρώτων Βοηθειών του ΙΜΟ για Χρήση σε Ατυχήματα όπου Εμπλέκονται Επικίνδυνα Υλικά (MFAG) και η χρήση και εφαρμογή του σε συνδυασμό με άλλους οδηγούς και ιατρικές συμβουλές μέσω συστημάτων ραδιοεπικοινωνιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Οδηγίες αναφορικά με επείγουσα ανάγκη, εργασιακή ασφάλεια ιατρική φροντίδα και λειτουργίες επιβίωσης

Μέρος Β - VI/1

Οδηγίες όσον αφορά την εξοικείωση, βασική εκπαίδευση και οδηγίες ασφαλείας για όλους τους ναυτικούς.

ΠΡΟΛΗΨΗ ΠΥΡΚΑΙΩΝ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ

1. Η βασική εκπαίδευση σε πρόληψη πυρκαιών και πυρόσβεση που απαιτείται από το μέρος Α-VI/1 πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα θεωρητικά και πρακτικά στοιχεία που παρατίθενται στις παραγράφους 2 έως 4 παρακάτω :

Θεωρητική εκπαίδευση

2. Η θεωρητική εκπαίδευση πρέπει να καλύπτει :

.1 τα τρία στοιχεία πυρκαιάς και έκρηξης (το τρίγωνο πυρκαιάς), καύσιμο, πηγή ανάφλεξης οξυγόνο

.2 πηγές ανάφλεξης : χημικές, βιολογικές, φυσικές

.3 εύφλεκτα υλικά : ευφλεκτότητα, σημείο αναφλέξης θερμοκρασία καύσης, ταχύτητα καύσης, θερμική αξία, χαμηλό σημείο ευφλεκτότητας (LFL), υψηλό σημείο ευφλεκτότητας όρια ευφλεκτότητας, στατικός ηλεκτρισμός, σημείο αναφλέξης, αυτανάφλεξη.

.4 κίνδυνος πυρκαιάς και εξάπλωση της πυρκαιάς με ακτινοβολία, μεταφορά και μεταγωγή

.5 αντιδραστικότητα

.6 κατάταξη πυρκαιών και εφαρμόσιμα πυροσβεστικά μέσα

.7 κύριες αιτίες πυρκαιών σε πλοία, διαρροή πετρελαίου στο μηχανοστάσιο, τσιγάρα, υπερθέρμανση (τριβείς), συσκευές κουζίνας (φούρνος, καπνοδόχοι, ψηστιέρες, θερμές επιφάνειες κ.λ.π.), αυτανάφλεξη (φορτίο, σκουπίδια κ.λ.π.), εργασία εν θερμώ (συγκόληση, κοπή κ.λ.π.) ηλεκτρικές συσκευές (βραχυκύκλωμα, επισκευές από μη επαγγελματίες) αντίδραση, αυτοθέρμανση και αυτοανάφλεξη, εμπρησμός, στατικός ηλεκτρισμός.

.8 πρόληψη πυρκαιάς

.9 συστήματα ανίχνευσης πυρκαιάς και καπνού

.10 πυροσβεστικός εξοπλισμός στον οποίο περιλαμβάνονται :

.10.1 μόνιμες εγκαταστάσεις πλοίων και οι θέσεις τους, κύρια σωλήνωση πυρκαιάς, υδροστόμια πυρόσβεσης, διεθνής σύνδεση ξηράς, εγκαταστάσεις απόπνιξης, διοξείδιο του άνθρακα CO_2, αφρός, αλογονωμένοι υδρογονάθρακες, συστήματα καταιονισμού με νερό υπό πίεση σε χώρους ειδικών κατηγοριών, αυτόματο σύστημα καταιονισμού, (Sprimnler) αντλία πυρκαιάς επείγουσας ανάγκης, γεννήτρια επείγουσας ανάγκης, εφαρμογή χημικής σκόνης, γενική περιγραφή των απαιτουμένων και διαθεσίμων φορητών συσκευών, σύστημα ομίχλης υψηλής πίεσης, αφρός υψηλής διόγκωσης, νέες εξελίξεις και εξοπλισμός.

.10.2 στολή πυροσβέστου, ατομικός εξοπλισμός, αναπνευστική συσκευή, συσκευές ανάνηψης, κράνος ή μάσκα καπνού, άκαυστο σχοινί και μέσα πρόσδεσης και η θέση τους επί του πλοίου και

.10.3. γενικός εξοπλισμός περιλαμβανομένων, πυροσβεστικών οθόνινων σωληνώσεων, ακροφυσίων, συνδέσεων, πυροσβεστικών τσεκουριών, φορητών πυροσβεστήρων, καλυμάτων πυρκαιάς.

.11 κατασκευή και ρυθμίσεις περιλαμβανομένων οδών διαφυγής, δεξαμένων απελευθέρωσης αερίων, διαίρεση κατηγοριών A,B και C συστήματα αδρανούς αερίου.

.12 οργάνωση πυρόσβεσης στο πλοίο, περιλαμβανομένου του γενικού συναγερμού, σχεδίων ελέγχου πυρκαιάς, σταθμών συγκέντρωσης και καθηκόντων κάθε άτομου επικοινωνίες, περιλαμβανομένης και της μεταξύ πλοίου και ξηράς όταν είναι τα πλοίο σε λιμένα, διαδικασίες ασφάλειας προσωπικού, περιοδικά γυμνάσια στο πλοίο, συστήματα περιπολιών.

.13. πρακτική γνώση των μεθόδων ανάνηψης

.14 μέθοδοι πυρόσβεσης περιλαμβανομένων της ήχησης του συναγερμού, εντοπισμού και απομόνωσης, εκβολής, αναχαίτισης, ψύξης, απόπνιξης, πυρόσβεσης, φυλακής αναζωπύρωσης, εξαγωγής καπνού και

.15. πυροσβεστικά μέσα περιλαμβανομένων νερού, συμπαγούς βολής, ψεκασμού, ομίχλης, κατάκλυσης, αφρού υψηλής μεσαίας και χαμηλής διόγκωσης, διοξειδίου του άνθρακα (CO2), αφρού που σχηματίζει υδάτινη μεμβράνη (AFFF), ξηράς χημικής σκόνης, νέων εξελίξεων και εξοπλισμού.

Πρακτική εκπαίδευση

3. Η πρακτική εκπαίδευση που δίδεται παρακάτω πρέπει να πραγματοποιείται σε χώρους που παρέχουν πραγματικά ρεαλιστικές συνθήκες εκπαίδευσης (π.χ. προσομοιούμενες καταστάσεις πλοίου) και οποτεδήποτε είναι πρακτικά δυνατόν θα πρέπει να πραγματοποιείται στο σκότος καθώς επίσης και στο φως της ημέρας για να επιτρέψει στους εκπαιδευόμενους να αποκτήσουν την ικανότητα να :

.1 χρησιμοποιήσουν τους διάφορους τύπους φορητών πυροσβεστήρων

.2 χρησιμοποιήσουν αυτόνομες αναπνευστικές συσκευές

.3 κατασβέσουν μικρότερες πυρκαιές π.χ. ηλεκτρικές πυρκαιές, πυρκαιές πετρελαίου και πυρκαιές προπανίου

.4 κατασβέσουν εκτεταμένες πυρκαιές με νερό (ακροφύσια βολής και ψεκασμού).

.5 κατασβέσουν πυρκαιές είτε με αφρό, σκόνη, ή άλλο κατάλληλο χημικό

.6 εισέλθουν και διέλθουν φέροντας σωσίβιο σχοινί αλλά χωρίς αναπνευστική συσκευή σε διαμέρισμα στο οποίο έχει εκχυθεί αφρός υψηλής διόγκωσης.

.7 καταπολεμήσουν πυρκαιά σε περίκλειστους χώρους γεμάτους με καπνό φέροντας αυτόνομη αναπνευστική συσκευή

.8 κατασβέσουν πυρκαιά με ομίχλη νερού ή με οποιοδήποτε άλλο κατάλληλο πυροσβεστικό υλικό σε δωμάτιο ενδιαίτησης ή σε άλλο προσομοιωμένο μηχανοστάσιο με πυρκαιά και πυκνό καπνό.

.9 κατασβέσουν μια πυρκαιά πετρελαίου με ακροφύσια πρόσθετο σωλήνα ομίχλης και ακροσκλήνια αφρού

.10 πραγματοποιήσουν διάσωση σε χώρο γεμάτο από καπνό φορώντας αναπνευστική συσκευή.

Γενικά

4. Οι εκπαιδευόμενοι πρέπει επίσης να ενημερωθούν για την ανάγκη τήρησης κατάστασης ετοιμότητας στο πλοίο

Βασικές πρώτες βοήθειες

5. Η εκπαίδευση στις βασικές πρώτες βοήθειες που απαιτείται από τον κανονισμό VI/1 σαν μέρος της βασικής εκπαίδευσης θα πρέπει να παρέχεται σε αρχικό στάδιο της επαγγελματικής εκπαίδευσης, κατά προτίμηση πριν από την εκπαίδευση στη θάλασσα για να είναι οι ναυτικοί σε θέση να λάβουν άμεσα μέτρα όταν αντιμετωπίσουν ατύχημα ή άλλη κατάσταση ιατρικής ανάγκης μέχρι την άφιξη προσώπου με ικανότητες παροχής πρώτων βοηθειών ή του ατόμου που είναι επιφορτισμένο με την ιατρική φροντίδα στο πλοίο.

Προσωπική ασφάλεια και κοινωνικές ευθύνες

6. Οι Αρχές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη σημασία επικοινωνιών και δεξιοτήτων γλώσσας για τη διατήρηση της ασφάλειας της ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και στη πρόληψη θαλάσσιας ρύπανσης.
Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, της εξάρτησης από την επικοινωνία με φωνή από πλοίο σε πλοίο και από πλοίο σε ξηρά, της αυξανόμενης χρήσης πολυεθνικών πληρωμάτων, και του ενδιαφέροντος ότι τα μέλη του πληρώματος θα πρέπει να είναι σε θέση να επικοινωνούν με επιβάτες σε κατάσταση ανάγκης, η υιοθέτηση κοινής γλώσσας ναυτικών επικοινωνιών θα προήγαγε την ασφαλή πρακτικά μειώνοντας τον κίνδυνο ανθρώπινου σφάλματος κατά την διαβίβαση σημαντικών πληροφοριών.

7. Αν και η Αγγλική δεν είναι διεθνής, από κοινή πρακτική γρήγορα γίνεται η πρότυπη γλώσσα επικοινωνιών για σκοπούς ναυτικής ασφάλειας, εν μέρει σαν αποτέλεσμα της χρήσης του πρότυπου Ναυτικού Λεξιλογίου Ναυσιπλοΐας, όπως αντικαταστάθηκε από τις Πρότυπες Φράσεις Ναυτικών Επικοινωνιών του IMO.

8. Οι Αρχές θα πρέπει να υπολογίσουν τα οφέλη της εξασφάλισης ότι οι ναυτικοί διαθέτουν τουλάχιστον την ικανότητα χρησιμοποίησης κάποιου βασικού Αγγλικού λεξιλογίου με έμφαση σε ναυτικούς όρους και καταστάσεις.

Μέρος B-VI/2

Οδηγίες που αφορούν τη πιστοποίηση ικανότητας στην χρήση σε σκάφων επιβίωσης, λέμβων διάσωσης και ταχυπλόων διάσωσης

.1 Πριν από την έναρξη εκπαίδευσης ο υποψήφιος πρέπει να ικανοποιεί την απαίτηση ιατρικής καταλληλότητας, ιδιαίτερα όσον αφορά την όραση και ακοή

.2 Η εκπαίδευση πρέπει να είναι σχετική με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη θάλασσα (SOLAS), όπως έχει τροποποιηθεί.

Μέρος B-VI/3

Οδηγίες που αφορούν την εκπαίδευση σε προχωρημένου επιπέδου .

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος B-VI/4

Οδηγίες που αφορούν τις απαιτήσεις σε ιατρικές πρώτες βοήθειες και ιατρική φροντίδα.

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Οδηγίες που αφορούν την εναλλακτική πιστοποίηση

Μέρος Β-VII/1

Οδηγίες που αφορούν την έκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος Β-VII/2

Οδηγίες που αφορούν τη πιστοποίηση ναυτικών

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

Μέρος Β-VII/3

Οδηγίες που αφορούν τις αρχές που διέπουν την έκδοση εναλλακτικών πιστοποιητικών

(Δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

Οδηγίε που αφορούν τη τήρηση φυλακής

Μέρος Β-VII/1

Οδηγίες που αφορούν την καταλληλότητα για εκτέλεση υπηρεσίας.

Πρόληψη της κόπωσης

1. Για την τήρηση των απαιτήσεων της περιόδου ανάπαυσης ο όρος «υπερισχύουσες επιχειρησιακές συνθήκες» θα πρέπει να ερμηνεύεται ότι εννοεί μόνο ουσιώδους φύσης εργασίες στο πλοίο που δεν μπορούν να καθυστερήσουν για λόγους ασφαλείας ή περιβάλλοντος ή οι οποίες δεν θα μπορούσαν λογικά να έχουν προβλεφθεί κατά την έναρξη του πλού.

2. Αν και δεν υπάρχει παγκόσμια αποδεκτός τεχνικός ορισμός της κόπωσης, κάθε ένας που εμπλέκεται σε εργασίες στο πλοίο πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός ως προς τους παράγοντες που μπορεί να συμβάλλουν στην δημιουργία κόπωσης, και που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται, σε εκείνους που έχουν προσδιοριστεί από τον Οργανισμό και να τους λαμβάνει υπόψη όταν παίρνονται αποφάσεις σχετικά με τις επι του πλοίου εργασίες.

3. Κατά την εφαρμογή του κανονισμού VIII/1 τα παρακάτω πρέπει να λαμβάνονται υπόψη :

.1 διατάξεις που έχουν σκοπό τη πρόληψη κόπωσης θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι δεν αναλαμβάνεται γενικά μακροχρόνια απασχόληση με υπερβολικό ή παράλογο αριθμό ωρών. Ειδικότερα, οι ελάχιστες χρονικές περίοδοι ανάπαυσης, όπως καθορίζονται στο τμήμα Α-VIII/1, δεν πρέπει να ερμηνεύεται ότι υπονοούν πως όλες οι άλλες ώρες μπορούν να αφιερωθούν σε τήρηση φυλακής ή άλλα καθήκοντα.

.2 η συχνότητα και η χρονική διάρκεια των αδειών, και η παροχή αδείας με αποδοχές, είναι ουσιαστικοί παράγοντες για την πρόληψη σώρευσης κόπωσης κατά τη διάρκεια κάποιου χρονικού διαστήματος.

.3 οι διατάξεις μπορεί να ποικίλουν για πλοία που εκτελούν παράκτιους πλόες, με την προϋπόθεση ότι υφίστανται ειδικές ρυθμίσεις ασφαλείας και

4. Οι Αρχές θα πρέπει να εξετάσουν την θέσπιση απαίτησης ότι θα πραγματοποιούνται εγγραφές των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης των ναυτικών και ότι αυτές οι εγγραφές ελέγχονται από την Αρχή σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα για να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τους κανονισμούς που αφορούν τις ώρες εργασίας ή χρονικές περιόδους ανάπαυσης.

5. Με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνονται σαν αποτέλεσμα της ερεύνης ναυτικών ατυχημάτων, οι Αρχές θα πρέπει να τηρουν υπό αναθεώρηση τις διατάξεις τους που αφορούν την πρόληψη κόπωσης.

Μέρος B-VIII/2

Οδηγίες που αφορούν τις ρυθμίσεις τήρησης φυλακής και τις αρχές που πρέπει να τηρούνται.

1. Οι παρακάτω επιχειρησιακές οδηγίες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από εταιρείες, πλοιάρχους και αξιωματικούς τήρησης φυλακής.

ΜΕΡΟΣ 1 - ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

(δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ 2 - ΟΔΗΓΙΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

(δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ 3 - ΟΔΗΓΙΕΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΕΝ ΠΛΩ

(δεν υπάρχουν διατάξεις)

ΜΕΡΟΣ 3.1 Οδηγίες που αφορούν την τήρηση φυλακής ναυσιπλοιας
Εισαγωγή

2. Για ειδικούς τύπους πλοίων καθώς επίσης και για πλοία που μεταφέρουν επιβλαβή, επικίνδυνα, τοξικά ή πολύ εύφλεκτα φορτία μπορεί να είναι απαραίτητες ειδικέςς οδηγίες. Ο πλοίαρχος πρέπει να παρέχει τις επιχειρησιακές οδηγίες, όπως πρέπει.

3. Είναι ουσιώδες οι αξιωματικοί που είναι υπεύθυνοι φυλακής ναυσιπλοίας να αντιλαμβάνονται ότι η αποδοτική εκτέλεση των καθηκόντων τους είναι απαραίτητα για την ασφάλεια της ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και για την πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Διαχείριση του δυναμικού γεφύρας

4. Οι εταιρείες θα πρέπει να δίδουν οδηγίες όσον αφορά τις σωστές διαδικασίες γεφύρας, και να προάγουν τη χρήση καταλόγων ελέγχου που είναι κατάλληλος για κάθε πλοίο λαμβάνοντας υπόψη εθνικές και διεθνείς οδηγίες

5. Οι εταιρείες θα πρέπει επίσης να εκδίδουν οδηγίες για τους πλοιάρχους και αξιωματικούς που είναι υπεύθυνο φυλακής ναυσιπλοΐας σε κάθε πλοίο που θα αφορούν την ανάγκη συνεχούς εκτίμησης πως κατανέμεται και χρησιμοποιείται το δυναμικό ευκολίες της φυλακής γεφύρας, με βάση τις αρχές διαχείρισης του δυναμικού γεφύρας, όπως κατωτέρω :

.1 επαρκής αριθμός προσοντούχων θα πρέπει να τηρεί φυλακή για να εξασφαλισθεί ότι όλα τα καθήκοντα μπορούν να εκτελεσθούν αποτελεσματικά.

.2 όλα τα μέλη της φυλακής ναυσιπλοΐας πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και να είναι σε καλή φυσική κατάσταση για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους αποδοτικά και αποτελεσματικά. διαφορετικά ο αξιωματικός υπεύθυνος της φυλακής ναυσιπλοΐας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τους οποιοδήποτε περιορισμό προσόντων ή φυσικής κατάστασης των αδιαθέσιμων ατόμων όταν πρόκειται να λάβει αποφάσεις ναυσιπλοΐας και επιχειρησιακής φύσης.

.3 τα καθήκοντα πρέπει να ανατίθενται με σαφήνεια και ακρίβεια σε συγκεκριμένα άτομα, που θα πρέπει να επιβεβαιώσουν ότι κατανοούν τις ευθύνες τους

.4 οι εργασίες θα πρέπει να εκτελούνται σύμφωνα με σαφή σειρά προτεραιότητας

.5 δεν θα πρέπει να ανατίθενται σε κανένα από τα μέλη φυλακής περισσότερα καθήκοντα ναυσιπλοΐας ή δυσκολότερες εργασίες από εκείνες που είναι δυνατόν να εκτελεσθούν αποτελεσματικά.

.6 τα άτομα θα πρέπει πάντοτε να τοποθετούνται σε θέσεις από τις οποίες να είναι σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντά τους με τον πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο ενώ είναι δυνατόν να επανατοποθετούνται σε άλλες θέσεις όπως αυτό απαιτείται από τις καταστάσεις

.7 στα μέλη της φυλακής ναυσιπλοΐας δεν θα πρέπει να ανατίθενται διαφορετικά καθήκοντα, εργασίες ή θέσεις μέχρις ότου ο αξιωματικός υπεύθυνος της φυλακής ναυσιπλοΐας είναι βέβαιος ότι τέτοια προσαρμογή ρύθμιση μπορεί να πραγματοποιηθεί αποδοτικά και αποτελεσματικά.

.8 όργανα και εξοπλισμός που θεωρούνται απαραίτητα για την αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων θα πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα στα αρμόδια μέλη της φυλακής ναυσιπλοΐας.

.9 οι επικοινωνίες μεταξύ των μελών της φυλακής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να είναι σαφείς άμεσες, αξιόπιστες και συναφείς με τις εκτελούμενες εργασίες.

.10 μη ουσιώδεις δραστηριότητες και περισπασμοί πρέπει να αποφεύγονται, ελαχιστοποιούνται ή εξαφανίζονται.

.11 όλος ο εξοπλισμός της γέφυρας πρέπει να λειτουργεί κανονικά διαφορετικά, ο αξιωματικός που είναι υπεύθυνος φυλακής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να λάβει υπόψη του οποιαδήποτε δυσλειτουργία που ενδεχομένως υπάρχει όταν πρόκειται να λάβει αποφάσεις επιχειρησιακής φύσης.

.12 όλες οι ουσιώδες πληροφορίες πρέπει να συλλέγονται, επεξεργάζονται και ερμηνεύονται και να είναι εύκολα διαθέσιμες σε εκείνους που τις αναζητούν για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

.13 μη ουσιώδη υλικά δεν θα πρέπει να τοποθετούνται στην γέφυρα ή σε οποιαδήποτε επιφάνεια εργασίας και

.14 τα μέλη της φυλακής ναυσιπλοΐας θα πρέπει πάντοτε να είναι προετοιμασμένα να ανταποκριθούν επαρκώς και αποτελεσματικά σε αλλαγές των περιστάσεων.

ΜΕΡΟΣ 3-2 Οδηγίες για την τήρηση φυλακής μηχανής

6. Ιδιαίτερες οδηγίες μπορεί να είναι απαραίτητες για ειδικούς τύπους συστημάτων πρόωσης ή βοηθητικό εξοπλισμό και για πλοία που μεταφέρουν επιβλαβή, επικίνδυνα, τοξικά ή πολύ εύφλεκτα υλικά ή άλλους ειδικούς τύπους φορτίου. Ο πρώτος μηχανικός θα πρέπει να δίνει τις κατάλληλες οδηγίες όπως πρέπει.

7. Είναι ουσιώδες οι αξιωματικοί που είναι υπεύθυνοι φυλακής μηχανής να αντιλαμβάνονται ότι η αποτελεσματική εκτέλεση των καθηκόντων τήρησης φυλακής μηχανής είναι απαραίτητη για την ασφάλεια της ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και για την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

8. Ο αντικαταστάτης αξιωματικός, προτού αναλάβει την ευθύνη της φυλακής μηχανής θα πρέπει :

.1 να είναι εξοικειωμένος με τη θέση και χρήση του εξοπλισμού παρέχεται για την ασφάλεια της ζωής σε επικίνδυνο ή τοξικό περιβάλλον.

.2 να βεβαιωθεί ότι τα υλικά για την παροχή πρώτων βοηθειών σε κατάσταση επείγουσας ανάγκης είναι άμεσα διαθέσιμα, ιδιαίτερα εκείνα που απαιτούνται για την θεραπεία εγκαυμάτων και

.3 όταν το πλοίο βρίσκεται σε λιμένα, σε ασφαλές αγκυροβόλιο ή προσδεδεμένο, να γνωρίζει :

.3.1 τις δραστηριότητες στο φορτίο, την κατάσταση δραστηριοτήτων συντήρησης και επισκευών και όλες τις άλλες λειτουργίες που επιδρούν στη φυλακή και

.3.2 τα βοηθητικά μηχανήματα που χρησιμοποιούνται για τις υπηρεσίες ενδιαίτησης επιβατών ή πληρώματος, εργασίες στο φορτίο, λειτουργικές παροχές ύδατος και συστήματα καυσαερίων.

ΜΕΡΟΣ 3-3 Οδηγίες για την τήρηση φυλακής ραδιοεπικοινωνίων

Γενικά

9. Μεταξύ άλλων, οι Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών απαιτούν όπως κάθε σταθμός ραδιοεπικοινωνιών πλοίου να διαθέτει άδεια, να βρίσκεται υπό την εσχάτη δικαιοδοσία του πλοιάρχου ή άλλου υπεύθυνου ατόμου για το πλοίο και να λειτουργεί υπό τον έλεγχο κατάλληλα προσοντούχου προσωπικού.
Απαιτείται επίσης από τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών ο συναγερμός κινδύνου να εκπέμπεται μόνο κατόπιν εντολής του πλοιάρχου ή άλλου προσώπου υπεύθυνου για το πλοίο.

10. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να έχει κατά νού ότι σε όλο το προσωπικό στο οποίο έχει ανατεθεί η ευθύνη εκπομπής συναγερμού κινδύνου πρέπει να δοθούν οδηγίες σχετικά, και γνωρίζει, και να εκτελεί σωστά τον χειρισμό, όλου του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών πού διαθέτει το πλοίο όπως απαιτείται από τον κανονισμό I/14, παράγραφος 1.4. Αυτό θα πρέπει να καταγράφεται στο ημερολόγιο καταστρώματος ή στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών.

Τήρηση Φυλακής

11. Εκτός των απαιτήσεων που αφορούν την τήρηση φυλακής ραδιοεπικοινωνιών, ο πλοίαρχος κάθε ωκεανοπόρου πλοίου πρέπει να εξασφαλίζει ότι :

.1 ο σταθμός ραδιοεπικοινωνιών του πλοίου είναι επαρκώς επανδρωμένος με σκοπό την ανταλλαγή γενικής φύσης επικοινωνιών - ιδιαίτερα επικοινωνιών για το κοινό, λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που τίθενται από τα καθήκοντα εκείνων που είναι εξουσιοδοτημένοι να τον χρησιμοποιούν και

.2 ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών που υπάρχει στο πλοίο και, όπου υπάρχουν, οι εφεδρικές πηγές ενέργειας, διατηρούνται σε αποτελέσματική κατάσταση λειτουργίας.

12. Περιοδικά, θα πρέπει να δίδονται απαραίτητες οδηγίες και πληροφορίες όσον αφορά τη χρήση του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών και διαδικασίες για σκοπούς ασφαλείας και κινδύνου σε όλα τα αρμόδια μέλη του πληρώματος από το άτομο που έχει ορισθεί οτι έχει την πρωταρχική ευθύνη ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου στον κατάλογο σταθμών συγκέντρωσης. Αυτό θα πρέπει να καταχωρείται στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών.

13. Ο πλοίαρχος κάθε πλοίου που δεν υπόκειται στη Σύμβαση SOLAS θα πρέπει να απαιτεί η φυλακή ραδιοεπικοινωνιών να τηρείται κατάλληλα όπως προσδιορίζεται από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών.

Διαδικασίες

14. Προ του απόπλου, ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που ορίσθηκε ότι έχει την πρωταρχική ευθύνη για τις ραδιοεπικοινωνίες κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου, θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι :

.1 όλος ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνιών κινδύνου και ασφαλείας και η εφεδρική πηγή ενέργειας βρίσκονται σε αποτελεσματική λειτουργική κατάσταση και ότι αυτό καταχωρείται στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών

.2 όλα τα έγγραφα που απαιτούνται από διεθνείς συμφωνίες, αγγελίες προς τους σταθμούς ραδιοεπικοινωνιών πλοίων και τα πρόσθετα έγγραφα που απαιτούνται από την Αρχή είναι διαθέσιμα και διορθωμένα σύμφωνα με τις τελευταίες προσθήκες, και κάθε ασυμφωνία αναφέρεται στον πλοίαρχο

.3 το ρολόι στο θάλαμο ραδιοεπικοινωνιών έχει ρυθμισθεί σωστά σε σχέση με τα πρότυπα σήματα χρόνου.

.4 οι κεραίες έχουν τοποθετηθεί σωστά, δεν έχουν υποστεί βλάβη και είναι σωστά συνδεδεμένες και

.5 στον βαθμό που είναι πρακτικά δυνατό, ενημερώνονται συνήθη μηνύματα ναυσιπλοϊκών προειδοποιήσεων και καιρού για την περιοχή στην οποία πρόκειται να πλεύσει το πλοίο, μαζί με εκείνα άλλων περιοχών που απαιτούνται από τον πλοίαρχο, και ότι τέτοιας φύσης μηνύματα προωθούνται στον πλοίαρχο.

15. Κατά τον απόπλου και κατά το άνοιγμα του σταθμού ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών φυλακής θα πρέπει :

.1 να κάνει ακρόαση στις κατάλληλες συχνότητες κινδύνου για οποιαδήποτε υπάρχουσα κατάσταση κινδύνου και

.2 να στείλει αναφορά κίνησης (όνομα, στίγμα και προορισμό κ.λ.π.) στον τοπικό παράκτιο σταθμό και σε όποιον άλλο αρμόδιο παράκτιο σταθμό από τον οποίο αναμένονται γενικής φύσης ραδιοεπικοινωνίες.

16. Ενώ ο σταθμός παραμένει ανοικτός, ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών φυλακής θα πρέπει :

.1 να ελέγχει το ρολόι στο θάλαμο ραδιοεπικοινωνιών σε σχέση τα πρότυπα σήματα χρόνου τουλάχιστον μία φορά την ημέρα

.2 να στέλνει αναφορά κίνησης όταν εισέρχεται και εξέρχεται από την περιοχή εξυπηρέτησης ενός παράκτιου σταθμού από τον οποίο αναμένονται ενδεχομένως γενικής φύσης ραδιοεπικοινωνίες.

.3 εκπέμπει αναφορές σε συστήματα αναφοράς πλοίων σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιάρχου.

17. Κατα την διάρκεια του πλού χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που ορίσθηκε ότι έχει την πρωταρχική ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου θα πρέπει να εξασφαλίζει την σωστή λειτουργία των:

.1 ραδιοεξοπλισμού κινδύνου και ασφάλειας ψηφιακής επιλογικής κλήσης πραγματοποιώντας δοκιμαστική κλήση τουλάχιστον μία φορά την βδομάδα και

.2 εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνιών κινδύνου και ασφαλείας πραγματοποιώντας δοκιμή τουλάχιστον μία φορά την ημέρα αλλά χωρίς να εκπέμπεται σημα.

Τα αποτελέσματα αυτών των δοκιμών θα πρέπει να καταγράφονται στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών.

18. Ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που ορίσθηκε να χειρίζεται γενικής φύσης επικοινωνίες θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τηρείται αποτελεσματική φυλακή σε εκείνες τις συχνότητες στις οποίες είναι πιθανόν να γίνει ανταλλαγή επικοινωνιών, έχοντας υπόψη το στίγμα του πλοίου σε σχέση με εκείνους τους παράκτιους σταθμούς και επίγειους παράκτιους σταθμούς από τους οποίους ενδεχομένως αναμένονται επικοινωνίες. Οταν πραγματοποιείται ανταλλαγή μηνυμάτων, οι χειριστές ραδιοεπικοινωνιών πρέπει να τηρούν τις συναφείς συστάσεις της Διεθνούς Ενώσεως Τηλεπικοινωνιών.

19. Οταν πρόκειται να κλείσει ο σταθμός κατά τον κατάπλου του πλοίου σε λιμάνι, ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που εκτελεί φυλακή θα πρέπει να ενημερώσει τον τοπικό παράκτιο σταθμό και άλλους παράκτιους σταθμούς με τους οποίους τηρούσε επαφή σχετικά με τον κατάπλου του πλοίου και το κλείσιμο του σταθμού.

20. Οταν κλείσει το σταθμό ραδιοεπικοινωνιών ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί ότι έχει την πρωταρχική ευθύνη ραδιοεπικοινωνιών κατά την διάρκεια περιστατικών κινδύνου θα πρέπει :

.1 να εξασφαλίζει ότι οι κεραίες εκπομπής είναι γειωμένες και

.2 να ελέγξει ότι οι εφεδρικές πηγές ενέργειας είναι επαρκώς φορτισμένες.

Συναγερμός κινδύνου και διαδικασίες

21. Ο συναγερμός ή κλήση κινδύνου έχει απόλυτη προτεραιότητα σε σχέση με όλες τις άλλες εκπομπές. Ολοι οι σταθμοί που λαμβάνουν τέτοια σήματα απαιτείται από τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών να σταματήσουν άμεσα όλες τις εκπομπές που είναι δυνατόν να παρεμβάλουν τις επικοινωνίες κινδύνου.

22. Σε περίπτωση κινδύνου του ιδίου πλοίου ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί ότι έχει τη πρωταρχική ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου πρέπει να αναλάβει άμεσα τα καθήκοντα του για την τήρηση των διαδικασιών του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών και των σχετικών Συστάσεων της ITU-R.

23. Οταν γίνει λήψη συναγερμού κινδύνου :

.1 ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που εκτελεί φυλακή θα πρέπει να ειδοποιήσει τον πλοίαρχο και, αν πρέπει ,τον χειριστή ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί ότι έχει την πρωταρχική ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου και

.2 ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί ότι έχει έχει την πρωταρχική ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου θα πρέπει να αξιολογήσει την κατάσταση και να αναλάβει άμεσα καθήκοντα καθήκοντα για την τήρηση των διαδικασιών του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών και των σκαφών Συστάσεων της ITU-R

Μηνύματα επείγοντος

24. Σε περιπτώσεις επείγοντος του ιδίου πλοίου, ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί ότι έχει την ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών κινδύνου θα πρέπει άμεσα να αναλάβει άμεσα καθήκοντα καθήκοντα τηρώντας για την τήρηση των διαδικασιών του Κανονισμού Ραδιοεπικοινωνιών και των σκαφών Συστάσεων της ITU-R

25. Σε περιπτώσεις επικοινωνιών που σχετίζονται με ιατρικές οδηγίες, ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί ότι έχει την πρωταρχική ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια περιστατικών επείγοντος θα πρέπει να ακολουθεί τις διαδικασίες των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών και να συμμορφούται με τις διαδικασίες που έχουν εκδοθεί στα σχετικά διεθνή έντυπα (βλ. παράγραφο 14.2 ή όπως ορίζεται από τον παροχέα δορυφορικών επικοινωνιών).

26. Σε περιπτώσεις επικοινωνιών σχετικών με ιατρική μεταφορά, όπως ορίζεται στο Παράρτημα 1 του Πρωτοκόλου της Συνθήκης της Γενεύης της 12ης Αυγούστου 1949 σχετικά με την προστασία θυμάτων από διεθνείς ένοπλες συγκρούσεις (Πρωτόλολο 1), ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί να έχει την ευθύνη των ραδιοεπικοινωνιών σε περιπτώσεις κινδύνου θα πρέπει να ακολουθεί τις διαδικασίες των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών.

27.- Εάν ληφθεί σήμα επείγοντος, ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών φυλακής θα πρέπει να ενημερώνει τον πλοίαρχο και, εάν απαιτείται τον χειριστή ραδιοεπικοινωνιών που έχει ορισθεί ότι έχει την πρωταρχική ευθύνη σε περίπτωση κινδύνου.

Μηνύματα ασφαλείας

28 Όταν πρέπει να εκπεμφθεί μήνυμα ασφαλείας, ο πλοίαρχος και ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών φυλακής θα ακολουθούν τις διαδικασίες των Κανονισμών Ραδιοεπικοινωνιών.

29 Εάν ληφθεί μήνυμα ασφαλείας, ο χειριστής ραδιοεπικοινωνιών φυλακής θα πρέπει να σημειώνει το περιεχόμενό του και να ενεργεί σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιάρχου.

30 Επικοινωνίες γέφυρα με γέφυρα θα πρέπει να εκτελούνται στο κανάλι 13 του VHF. Επικοινωνίες γέφυρα με γέφυρα ορίζονται σαν «επικοινωνίες ασφαλείας της ναυσιπλοίας μεταξύ πλοίων» στους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών.

Ημερολόγιο επικοινωνιών

31 Πρόσθετες εγγραφές στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τις παραγράφους 10, 12, 14, 17 και 33.

32 Εκπομπές από μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα και περιστατικά επιβλαβών παρεμβολών θα πρέπει, εάν είναι δυνατόν, να αναγνωρίζονται, καταγράφονται στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών και να ενημερώνεται η Αρχή σύμφωνα με τους Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών, μαζί με κατάλληλο αντίγραφο του ημερολογίου ραδιοεπικοινωνιών.

Συντήρηση συσσωρευτών

33 Οι συσσωρευτές που παρέχουν ενέργεια σε οποιοδήποτε τμήμα της εγκατάστασης ραδιοεπικοινωνιών και εκείνοι που έχουν σχέση με διατάξεις αδιαλείπτου παροχής ισχύος είναι στην ευθύνη του χειριστή ραδιοεπικοινωνιών που έχει την άμεση ευθύνη σε περιπτώσεις κινδύνου και θα πρέπει:

.1 να δοκιμάζονται με και άνευ φορτίου καθημερινά και,όπου απαιτείται, να τηρούνται σε κατάσταση πλήρους φόρτισης

.2 να ελέγχονται μία φορά την εβδομάδα με την βοήθεια υδρομέτρου όπου είναι δυνατόν ή όπου δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί υδρόμετρο, με κατάλληλο όργανο μέτρησης φορτίου και

.3 να ελέγχονται μιά φορά τον μήνα για την ασφάλεια κάθε συσσωρευτή και τις συνδέσεις τους και την κατάσταση των συσσωρευτών και των δοχείων τους.

Τα αποτελέσματα αυτών των δοκιμών θα πρέπει να καταγράφονται στο ημερολόγιο ραδιοεπικοινωνιών.

ΜΕΡΟΣ 4 - ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΡΗΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

(δέν υπάρχουν προβλέψεις)

ΜΕΡΟΣ 5 - ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΚΑΤΑΧΡΗΣΗΣ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ

34 Η κατάχρηση αλκοόλ και ναρκωτικών επηρεάζει άμεσα την κατάσταση και την ικανότητα των ναυτικών να εκτελούν καθήκοντα φυλακής. Ναυτικοί που διαπιστώνεται ότι βρίσκονται υπό την επήρεια ναρκωτικών ή αλκοόλ δεν θα πρέπει να επιτρέπεται να ασκούν καθήκοντα τήρησης φυλακής μέχρις ότου αποκατασταθεί ή ικανότητά τους για εκτέλεση τέτοιων καθηκόντων.

35 Η Αρχή θα πρέπει να εξετάσει την ανάπτυξη εθνικής νομοθεσίας που

.1 θα ορίζει μέγιστο 0.08% αλκοόλ στο αίμα (BAC) κατά την διάρκεια τήρησης φυλακής σαν ελάχιστο επίπεδο ασφαλείας στα πλοία της και

.2 θα απαγορεύει την κατανάλωση αλκοόλ τέσσερεις ώρες πριν την ανάληψη υπηρεσίας σαν μέλος τήρησης φυλακής.

Οδηγίες Προγράμματος Ελέγχου κατάχρησης ναρκωτικών και αλκοόλ

36 Η Αρχή θα πρέπει να διασφαλίζει την λήψη επαρκών μέτρων για την πρόληψη χρήσης αλκοόλ και ναρκωτικών που μειώνει την ικανότητα του προσωπικού τήρησης φυλακής, και θα πρέπει να αναπτύξει κατάλληλα προγράμματα ελέγχου που:

.1 θα εντοπίζει την κατάχρηση αλκοόλ και ναρκωτικών

.2 θα σέβεται την αξιοπρέπεια, ιδιωτική ζωή, εμπιστευτικότητα και τα βασικά νομικά δικαιώματα των ατόμων και

.3 θα λαμβάνει υπόψιν σχετικές διεθνείς οδηγίες

Attachment 1 to the Final Act of the Conference

Resolution 1

Adoption of amendments to the annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

THE CONFERENCE,

RECALLING article XII(1)(b) of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Parties,

HAVING CONSIDERED amendments to the annex to the Convention proposed and circulated to the Members of the Organization and to all Parties to the Convention, to replace the existing text of the annex to the Convention.

1. ADOPTS, in accordance with article XII(1)(b)(ii) of the Convention, amendments to the annex to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article XII(1)(a)(vii) 2 of the Convention, that the amendments annexed hereto shall be deemed to have been accepted on 1 August 1996, unless, prior to that date, more than one third of Parties to the Convention or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have notified the Secretary-General that they object to the amendments;

3. INVITES Parties to note that, in accordance with article XII(1)(a)(ix) of the Convention, the amendments annexed hereto shall enter into force on 1 February 1997 upon being deemed to have been accepted in accordance with paragraph 2 above.

ANNEX

Amendments to the annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

CHAPTER I

General provisions

Regulation I/1

Definitions and clarifications

1 For the purpose of the Convention, unless expressly provided otherwise:

.1 *Regulations* means regulations contained in the annex to the Convention;

.2 *Approved* means approved by the Party in accordance with these regulations;

.3 *Master* means the person having command of a ship;

.4 *Officer* means a member of the crew, other than the master, designated as such by national law or regulations or, in the absence of such designation, by collective agreement or custom;

.5 *Deck officer* means an officer qualified in accordance with the provisions of chapter II of the Convention;

.6 *Chief mate* means the officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in the event of the incapacity of the master;

.7 *Engineer officer* means an officer qualified in accordance with the provisions of chapter III of the Convention;

.8 *Chief engineer officer* means the senior engineer officer responsible for the mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship;

.9 *Second engineer officer* means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical

propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;

.10 *Assistant engineer officer* means a person under training to become an engineer officer and designated as such by national law or regulations;

.11 *Radio operator* means a person holding an appropriate certificate issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations;

.12 *Rating* means a member of the ship's crew other than the master or an officer;

.13 *Near-coastal voyages* means voyages in the vicinity of a Party as defined by that Party;

.14 *Propulsion power* means the total maximum continuous rated output power in kilowatts of all the ship's main propulsion machinery which appears on the ship's certificate of registry or other official document;

.15 *Radio duties* include, as appropriate, watchkeeping and technical maintenance and repairs conducted in accordance with the Radio Regulations. the International Convention for the Safety of Life at Sea and, at the discretion of each Administration, the relevant recommendations of the Organization;

.16 *Oil tanker* means a ship constructed and used for the carriage of petroleum and petroleum products in bulk;

.17 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code;

.18 *Liquefied gas tanker* means a ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other product listed in chapter 19 of the International Gas Carrier Code;

.19 *Ro–ro passenger ship* means a passenger ship with ro–ro cargo spaces or special category spaces as defined in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended;

.20 *Month* means a calendar month or 30 days made up of periods of less than one month;

.21 *STCW Code* means the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code as adopted by the 1995 Conference resolution 2 as it may be amended;

.22 *Function* means a group of tasks, duties and responsibilities, as specified in the STCW Code, necessary for ship operation, safety of life at sea or protection of the marine environment;

.23 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed on the company by these regulations;

.24 *Appropriate certificate* means a certificate issued and endorsed in accordance with the provisions of this annex and entitling the lawful holder thereof to serve in the capacity and perform the functions involved at the level of responsibility specified therein on a ship of the type, tonnage, power and means of propulsion concerned while engaged on the particular voyage concerned;

.25 *Seagoing service* means service on board a ship relevant to the issue of a certificate or other qualification.

2 These regulations are supplemented by the mandatory provisions contained in part A of the STCW Code and:

.1 any reference to a requirement in a regulation also constitutes a reference to the corresponding section of part A of the STCW Code;

.2 in applying these regulations, the related guidance and explanatory material contained in part B of the STCW Code should be taken into account to the greatest degree possible in order to achieve a more uniform implementation of the Convention provisions on a global basis;

.3 amendments to part A of the STCW Code shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article XII of the Convention concerning the amendment procedure applicable to the annex; and

.4 part B of the STCW Code shall be amended by the Maritime Safety Committee in accordance with its rules of procedure.

3 The references made in article VI of the Convention to "the Administration" and "the issuing Administration" shall not be construed as preventing any Party from issuing and endorsing certificates under the provisions of these regulations.

Regulation I/2

Certificates and endorsements

1 Certificates shall be in the official language or languages of the issuing country. If the language used is not English, the text shall include a translation into that language.

2 In respect of radio operators, Parties may:

.1 include the additional knowledge required by the relevant regulations in the examination for the issue of a certificate complying with the Radio Regulations; or

.2 issue a separate certificate indicating that the holder has the additional knowledge required by the relevant regulations.

3 The endorsement required by article VI of the Convention to attest the issue of a certificate shall only be issued if all the requirements of the Convention have been complied with.

4 At the discretion of a Party, endorsements may be incorporated in the format of the certificates being issued as provided for in section A-I/2 of the STCW Code. If so incorporated, the form used shall be that set forth in section A-I/2, paragraph 1. If issued otherwise, the form of endorsements used shall be that set forth in paragraph 2 of that section.

5 An Administration which recognizes a certificate under regulation I/10 shall endorse such certificate to attest its recognition. The endorsement shall only be issued if all requirements of the Convention have been complied with. The form of the endorsement used shall be that set forth in paragraph 3 of section A-I/2 of the STCW Code.

6 The endorsements referred to in paragraphs 3, 4 and 5:

.1 may be issued as separate documents;

.2 shall each be assigned a unique number, except that endorsements attesting the issue of a certificate may be assigned the same number as the certificate concerned, provided that number is unique; and

.3 shall expire as soon as the certificate endorsed expires or is withdrawn, suspended or cancelled by the Party which issued it and, in any case, not more than five years after their date of issue.

7 The capacity in which the holder of a certificate is authorized to serve shall be identified in the form of endorsement in terms identical to those used in the applicable safe manning requirements of the Administration.

8 Administrations may use a format different from the format given in section A-I/2 of the STCW Code, provided that, as a minimum, the required information is provided in Roman characters and Arabic figures, taking into account the variations permitted under section A-I/2.

9 Subject to the provisions of regulation I/10, paragraph 5, any certificate required by the Convention must be kept available in its original form on board the ship on which the holder is serving.

Regulation I/3

Principles governing near-coastal voyages

1 Any Party defining near-coastal voyages for the purpose of the Convention shall not impose training, experience or certification requirements on the seafarers serving on board the ships entitled to fly the flag of another Party and engaged on such voyages in a manner resulting in more stringent requirements for such seafarers than for seafarers serving on board ships entitled to fly its own flag. In no case shall any such Party impose requirements in respect of seafarers serving on board ships entitled to fly the flag of another Party in excess of those of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages.

2 With respect to ships entitled to fly the flag of a Party regularly engaged on near-coastal voyages off the coast of another Party, the Party whose flag the ship is entitled to fly shall prescribe training, experience and certification requirements for seafarers serving on such ships at least equal to those of the Party off whose coast the ship is engaged, provided that they do not exceed the requirements of the Convention in respect of ships not engaged on near-coastal voyages. Seafarers serving on a ship which extends its voyage beyond what is defined as a near-coastal voyage by a Party and enters waters not covered by that definition shall fulfil the appropriate competency requirements of the Convention.

3 A Party may afford a ship which is entitled to fly its flag the benefits of the near-coastal voyage provisions of the Convention when it is regularly engaged off the coast of a non-Party on near-coastal voyages as defined by the Party.

4 Parties defining near-coastal voyages, in accordance with the requirements of this regulation, shall communicate to the Secretary-General, in conformity with the requirements of regulation I/7, the details of the provisions adopted.

5 Nothing in this regulation shall, in any way, limit the jurisdiction of any State, whether or not a Party to the Convention.

Regulation I/4
Control procedures

1 Control exercised by a duly authorized control officer under article X shall be limited to the following:

.1 verification in accordance with article X(1) that all seafarers serving on board who are required to be certificated in accordance with the Convention hold an appropriate certificate or a valid dispensation, or provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration in accordance with regulation I/10, paragraph 5;

.2 verification that the numbers and certificates of the seafarers serving on board are in conformity with the applicable safe manning requirements of the Administration; and

.3 assessment, in accordance with section A-I/4 of the STCW Code, of the ability of the seafarers of the ship to maintain watchkeeping standards as required by the Convention if there are clear grounds for believing that such standards are not being maintained because any of the following have occurred:

.3.1 the ship has been involved in a collision, grounding or stranding, or

.3.2 there has been a discharge of substances from the ship when under way, at anchor or at berth which is illegal under any international convention, or

.3.3 the ship has been manoeuvred in an erratic or unsafe manner whereby routeing measures adopted by the Organization or safe navigation practices and procedures have not been followed, or

.3.4 the ship is otherwise being operated in such a manner as to pose a danger to persons, property or the environment.

2 Deficiencies which may be deemed to pose a danger to persons, property or the environment include the following:

.1 failure of seafarers to hold a certificate, to have an appropriate certificate, to have a valid dispensation or to provide documentary proof that an application for an endorsement has been submitted to the Administration in accordance with regulation I/10, paragraph 5;

.2 failure to comply with the applicable safe manning requirements of the Administration;

.3 failure of navigational or engineering watch arrangements to conform to the requirements specified for the ship by the Administration;

.4 absence in a watch of a person qualified to operate equipment essential to safe navigation, safety radiocommunications or the prevention of marine pollution; and

.5 inability to provide for the first watch at the commencement of a voyage and for subsequent relieving watches persons who are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

3 Failure to correct any of the deficiencies referred to in paragraph 2, in so far as it has been determined by the Party carrying out the control that they pose a danger to persons, property or the environment, shall be the only grounds under article X on which a Party may detain a ship.

Regulation I/5

National provisions

1 Each Party shall establish processes and procedures for the impartial investigation of any reported incompetency, act or omission, that may pose a direct threat to safety of life or property at sea or to the marine environment, by the holders of certificates or endorsements issued by that Party in connection with their performance of duties related to their certificates and for the withdrawal, suspension and cancellation of such certificates for such cause and for the prevention of fraud.

2 Each Party shall prescribe penalties or disciplinary measures for cases in which the provisions of its national legislation giving effect to the Convention are not complied with in respect of ships entitled to fly its flag or of seafarers duly certificated by that Party.

3 In particular, such penalties or disciplinary measures shall be prescribed and enforced in cases in which:

.1 a company or a master has engaged a person not holding a certificate as required by the Convention;

.2 a master has allowed any function or service in any capacity required by these regulations to be performed by a person holding an appropriate certificate, to be performed by a person not holding the required certificate, a valid dispensation or having the documentary proof required by regulation I/10, paragraph 5; or

.3 a person has obtained by fraud or forged documents an engagement to perform any function or serve in any capacity required by these regula-

tions to be performed or filled by a person holding a certificate or dispensation.

4 A Party, within whose jurisdiction there is located any company which, or any person who, is believed on clear grounds to have been responsible for, or to have knowledge of, any apparent non-compliance with the Convention specified in paragraph 3, shall extend all co-operation possible to any Party which advises it of its intention to initiate proceedings under its jurisdiction.

Regulation I/6
Training and assessment

Each Party shall ensure that:

.1 the training and assessment of seafarers, as required under the Convention, are administered, supervised and monitored in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code; and

.2 those responsible for the training and assessment of competence of seafarers, as required under the Convention, are appropriately qualified in accordance with the provisions of section A-I/6 of the STCW Code for the type and level of training or assessment involved.

Regulation I/7
Communication of information

1 In addition to the information required to be communicated by article IV, each Party shall provide to the Secretary-General within the time periods prescribed and in the format specified in section A-I/7 of the STCW Code, such other information as may be required by the Code on other steps taken by the Party to give the Convention full and complete effect.

2 When complete information as prescribed in article IV and section A-I/7 of the STCW Code has been received and such information confirms that full and complete effect is given to the provisions of the Convention, the Secretary-General shall submit a report to this effect to the Maritime Safety Committee.

3 Following subsequent confirmation by the Maritime Safety Committee, in accordance with procedures adopted by the Committee, that the information which has been provided demonstrates that full and complete effect is given to the provisions of the Convention:

.1 the Maritime Safety Committee shall identify the Parties so concerned; and

other Parties shall be entitled, subject to the provisions of regulations I/4 and I/10, to accept, in principle, that certificates issued by or on behalf of the Parties identified in paragraph 3.1 are in compliance with the Convention.

Regulation I/8
Quality standards

1 Each Party shall ensure that:

.1 in accordance with the provisions of section A-I/8 of the STCW Code, all training, assessment of competence, certification, endorsement and revalidation activities carried out by non-governmental agencies or entities under its authority are continuously monitored through a quality standards system to ensure achievement of defined objectives, including those concerning the qualifications and experience of instructors and assessors; and

.2 where governmental agencies or entities perform such activities, there shall be a quality standards system.

2 Each Party shall also ensure that an evaluation is periodically undertaken in accordance with the provisions of section A-I/8 of the STCW Code by qualified persons who are not themselves involved in the activities concerned.

3 Information relating to the evaluation required by paragraph 2 shall be communicated to the Secretary-General.

Regulation I/9
Medical standards – Issue and registration of certificates

1 Each Party shall establish standards of medical fitness for seafarers, particularly regarding eyesight and hearing.

2 Each Party shall ensure that certificates are issued only to candidates who comply with the requirements of this regulation.

3 Candidates for certification shall provide satisfactory proof:

.1 of their identity;

.2 that their age is not less than that prescribed in the regulation relevant to the certificate applied for;

.3 that they meet the standards of medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing, established by the Party, and hold a valid document attesting to their medical fitness, issued by a duly qualified medical practitioner recognized by the Party;

.4 of having completed the seagoing service and any related compulsory training required by these regulations for the certificate applied for; and

.5 that they meet the standards of competence prescribed by these regulations for the capacities, functions and levels that are to be identified in the endorsement to the certificate.

4 Each Party undertakes to:

.1 maintain a register or registers of all certificates and endorsements for masters and officers and, as appropriate, ratings, which are issued, have expired or have been revalidated, suspended, cancelled or reported lost or destroyed and of dispensations issued; and

.2 make available information on the status of such certificates, endorsements and dispensations to other Parties and companies which request verification of the authenticity and validity of certificates produced to them by seafarers seeking recognition of their certificates under regulation I/10 or employment on board ship.

Regulation I/10
Recognition of certificates

1 Each Administration shall ensure that the provisions of this regulation are complied with, in order to recognize, by endorsement in accordance with regulation I/2, paragraph 5, a certificate issued by or under the authority of another Party to a master, officer or radio operator and that:

.1 the Administration has confirmed, through all necessary measures, which may include inspection of facilities and procedures, that the requirements concerning standards of competence, the issue and endorsement of certificates and record keeping are fully complied with; and

.2 an undertaking is agreed with the Party concerned that prompt notification will be given of any significant change in the arrangements for training and certification provided in compliance with the Convention.

2 Measures shall be established to ensure that seafarers who present, for recognition, certificates issued under the provisions of regulations II/2, III/2 or III/3, or issued under VII/1 at the management level, as defined in the STCW Code, have a:

appropriate knowledge of the maritime legislation of the Administration relevant to the functions they are permitted to perform.

3 Information provided and measures agreed upon under this regulation shall be communicated to the Secretary-General in conformity with the requirements of regulation I/7.

4 Certificates issued by or under the authority of a non-Party shall not be recognized.

5 Notwithstanding the requirement of regulation I/2, paragraph 5, an Administration may, if circumstances require, allow a seafarer to serve in a capacity, other than radio officer or radio operator, except as provided by the Radio Regulations, for a period not exceeding three months on board a ship entitled to fly its flag, while holding an appropriate and valid certificate issued and endorsed as required by another Party for use on board that Party's ships but which has not yet been endorsed so as to render it appropriate for service on board ships entitled to fly the flag of the Administration. Documentary proof shall be readily available that application for an endorsement has been submitted to the Administration.

6 Certificates and endorsements issued by an Administration under the provisions of this regulation in recognition of, or attesting the recognition of, a certificate issued by another Party, shall not be used as the basis for further recognition by another Administration.

Regulation I/11

Revalidation of certificates

1 Every master, officer and radio operator holding a certificate issued or recognized under any chapter of the Convention other than chapter VI, who is serving at sea or intends to return to sea after a period ashore, shall, in order to continue to qualify for seagoing service, be required at intervals not exceeding five years to:

- .1 meet the standards of medical fitness prescribed by regulation I/9; and
- .2 establish continued professional competence in accordance with section A-I/11 of the STCW Code.

2 Every master, officer and radio operator shall, for continuing seagoing service on board ships for which special training requirements have been internationally agreed upon, successfully complete approved relevant training.

3 Each Party shall compare the standards of competence which it required of candidates for certificates issued before 1 February 2002 with those specified for the appropriate certificate in part A of the STCW Code, and shall determine the need for

requiring the holders of such certificates to undergo appropriate refresher and updating training or assessment.

4 The Party shall, in consultation with those concerned, formulate or promote the formulation of a structure of refresher and updating courses as provided for in section A-I/11 of the STCW Code.

5 For the purpose of updating the knowledge of masters, officers and radio operators, each Administration shall ensure that the texts of recent changes in national and international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment are made available to ships entitled to fly its flag.

Regulation I/12
Use of simulators

1 The performance standards and other provisions set forth in section A-I/12 and such other requirements as are prescribed in part A of the STCW Code for any certificate concerned shall be complied with in respect of:

.1 all mandatory simulator-based training;

.2 any assessment of competency required by part A of the STCW Code which is carried out by means of a simulator; and

.3 any demonstration, by means of a simulator, of continued proficiency required by part A of the STCW Code.

2 Simulators installed or brought into use prior to 1 February 2002 may be exempted from full compliance with the performance standards referred to in paragraph 1, at the discretion of the Party concerned.

Regulation I/13
Conduct of trials

1 These regulations shall not prevent an Administration from authorizing ships entitled to fly its flag to participate in trials.

2 For the purposes of this regulation, the term *trial* means an experiment or series of experiments, conducted over a limited period, which may involve the use of automated or integrated systems in order to evaluate alternative methods of performing specific duties or satisfying particular arrangements prescribed by the Convention, which would provide at least the same degree of safety and pollution prevention as provided by these regulations.

3 The Administration authorizing ships to participate in trials shall be satisfied that such trials are conducted in a manner that provides at least the same degree of safety and pollution prevention as provided by these regulations. Such trials shall be conducted in accordance with guidelines adopted by the Organization.*

4 Details of such trials shall be reported to the Organization as early as practicable but not less than six months before the date on which the trials are scheduled to commence. The Organization shall circulate such particulars to all Parties.

5 The results of trials authorized under paragraph 1, and any recommendations the Administration may have regarding those results, shall be reported to the Organization, which shall circulate such results and recommendations to all Parties.

6 Any Party having any objection to particular trials authorized in accordance with this regulation should communicate such objection to the Organization as early as practicable. The Organization shall circulate details of the objection to all Parties.

7 An Administration which has authorized a trial shall respect objections received from other Parties relating to such trial by directing ships entitled to fly its flag not to engage in a trial while navigating in the waters of a coastal State which has communicated its objection to the Organization.

8 An Administration which concludes, on the basis of a trial, that a particular system will provide at least the same degree of safety and pollution prevention as provided by these regulations may authorize ships entitled to fly its flag to continue to operate with such a system indefinitely, subject to the following requirements:

.1 the Administration shall, after results of the trial have been submitted in accordance with paragraph 5, provide details of any such authorization, including identification of the specific ships which may be subject to the authorization, to the Organization, which will circulate this information to all Parties;

.2 any operations authorized under this paragraph shall be conducted in accordance with any guidelines developed by the Organization, to the same extent as they apply during a trial;

.3 such operations shall respect any objections received from other Parties in accordance with paragraph 7, to the extent such objections have not been withdrawn; and

.4 an operation authorized under this paragraph shall only be permitted pending a determination by the Maritime Safety Committee as to whether an amendment to the Convention would be appropriate, and, if so,

* Refer to the Provisional Guidelines on the conduct of trials in which the officer of the navigational watch acts as the sole look-out in periods of darkness (MSC/Circ. 566).

whether the operation should be suspended or permitted to continue before the amendment enters into force.

9 At the request of any Party, the Maritime Safety Committee shall establish a date for the consideration of the trial results and for the appropriate determinations.

Regulation I/14
Responsibilities of companies

1 Each Administration shall, in accordance with the provisions of section A-I/14, hold companies responsible for the assignment of seafarers for service in their ships in accordance with the provisions of the present Convention, and shall require every such company to ensure that:

.1 each seafarer assigned to any of its ships holds an appropriate certificate in accordance with the provisions of the Convention and as established by the Administration;

.2 its ships are manned in compliance with the applicable safe manning requirements of the Administration;

.3 documentation and data relevant to all seafarers employed on its ships are maintained and readily accessible, and include, without being limited to, documentation and data on their experience, training, medical fitness and competency in assigned duties;

.4 seafarers, on being assigned to any of its ships, are familiarized with their specific duties and with all ship arrangements, installations, equipment, procedures and ship characteristics that are relevant to their routine or emergency duties; and

.5 the ship's complement can effectively co-ordinate their activities in an emergency situation and in performing functions vital to safety or to the prevention or mitigation of pollution.

Regulation I/15
Transitional provisions

1 Until 1 February 2002, a Party may continue to issue, recognize and endorse certificates in accordance with the provisions of the Convention which applied immediately prior to 1 February 1997 in respect of those seafarers who commenced approved seagoing service, an approved education and training programme or an approved training course before 1 August 1998.

2 Until 1 February 2002, a Party may continue to renew and revalidate certificates and endorsements in accordance with the provisions of the Convention which applied immediately prior to 1 February 1997.

3 Where a Party, pursuant to regulation I/11, reissues or extends the validity of certificates originally issued by that Party under the provisions of the Convention which applied immediately prior to 1 February 1997, the Party may, at its discretion, replace tonnage limitations appearing on the original certificates as follows:

.1 "200 gross registered tons" may be replaced by "500 gross tonnage"; and

.2 "1,600 gross registered tons" may be replaced by "3,000 gross tonnage".

CHAPTER II

Master and deck department

Regulation II/1

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

1 Every officer in charge of a navigational watch serving on a seagoing ship of 500 gross tonnage or more shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

.1 be not less than 18 years of age;

.2 have approved seagoing service of not less than one year as part of an approved training programme which includes on-board training which meets the requirements of section A-II/1 of the STCW Code and is documented in an approved training record book, or otherwise have approved seagoing service of not less than three years;

.3 have performed, during the required seagoing service, bridge watch-keeping duties under the supervision of the master or a qualified officer for a period of not less than six months;

.4 meet the applicable requirements of the regulations in chapter IV, as appropriate, for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations; and

.5 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/1 of the STCW Code.

Regulation II/2

Mandatory minimum requirements for certification of masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more

Master and chief mate on ships of 3,000 gross tonnage or more

1 Every master and chief mate on a seagoing ship of 3,000 gross tonnage or more shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

.1 meet the requirements for certification as an officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more and have approved seagoing service in that capacity:

.1.1 for certification as chief mate, not less than 12 months, and

.1.2 for certification as master, not less than 36 months; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such seagoing service has been served as chief mate; and

.2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/2 of the STCW Code for masters and chief mates on ships of 3,000 gross tonnage or more.

Master and chief mate on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage

3 Every master and chief mate on a seagoing ship of between 500 and 3,000 gross tonnage shall hold an appropriate certificate.

4 Every candidate for certification shall:

.1 for certification as chief mate, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more;

.2 for certification as master, meet the requirements of an officer in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more and have approved seagoing service of not less than 36 months in that capacity; however, this period may be reduced to not less than 24 months if not less than 12 months of such seagoing service has been served as chief mate; and

.3 have completed approved training and meet the standard of competence specified in section A-II/2 of the STCW Code for masters and chief mates on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage.

Regulation II/3

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage

Ships not engaged on near-coastal voyages

1 Every officer in charge of a navigational watch serving on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage not engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate for ships of 500 gross tonnage or more.

2 Every master serving on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage not engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate for service as master on ships of between 500 and 3,000 gross tonnage.

Ships engaged on near-coastal voyages

Officer in charge of a navigational watch

3 Every officer in charge of a navigational watch on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.

4 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall:

.1 be not less than 18 years of age;

.2 have completed:

.2.1 special training, including an adequate period of appropriate seagoing service as required by the Administration, or

.2.2 approved seagoing service in the deck department of not less than three years;

.3 meet the applicable requirements of the regulations in chapter IV, as appropriate, for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations; and

.4 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/3 of the STCW Code for officers in charge of a navigational watch on ships of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages.

Master

5 Every master serving on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall hold an appropriate certificate.

6 Every candidate for certification as master on a seagoing ship of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages shall:

.1 be not less than 20 years of age;

.2 have approved seagoing service of not less than 12 months as officer in charge of a navigational watch; and

.3 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-II/3 of the STCW Code for masters on ships of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages.

Exemptions

4 The Administration, if it considers that a ship's size and the conditions of its voyage are such as to render the application of the full requirements of this regulation and section A-II/3 of the STCW Code unreasonable or impracticable, may to that extent exempt the master and the officer in charge of a navigational watch on such a ship or class of ships from some of the requirements, bearing in mind the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Regulation II/4

*Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a navigational watch**

1 Every rating forming part of a navigational watch on a seagoing ship of 500 gross tonnage or more, other than ratings under training and ratings whose duties while on watch are of an unskilled nature, shall be duly certificated to perform such duties.

2 Every candidate for certification shall:

.1 be not less than 16 years of age;

.2 have completed:

.2.1 approved seagoing service including not less than six months training and experience, or

.2.2 special training, either pre-sea or on board ship, including an approved period of seagoing service which shall not be less than two months; and

.3 meet the standard of competence specified in section A-II/4 of the STCW Code.

3 The seagoing service, training and experience required by sub-paragraphs 2.2.1 and 2.2.2 shall be associated with navigational watchkeeping functions and involve the performance of duties carried out under the direct supervision of the master, the officer in charge of the navigational watch or a qualified rating.

4 Seafarers may be considered by the Party to have met the requirements of this regulation if they have served in a relevant capacity in the deck department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Party.

---

* These requirements are not those for certification of Able Seamen as contained in the ILO Certification of Able Seamen Convention, 1946, or any subsequent convention.

CHAPTER III
Engine department

Regulation III/1
Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

1 Every officer in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine-room on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

.1 be not less than 18 years of age;

.2 have completed not less than six months seagoing service in the engine department in accordance with section A-III/1 of the STCW Code; and

.3 have completed approved education and training of at least 30 months which includes on-board training documented in an approved training record book and meet the standards of competence specified in section A-III/1 of the STCW Code.

Regulation III/2
Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

1 Every chief engineer officer and second engineer officer on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

.1 meet the requirements for certification as an officer in charge of an engineering watch and:

.1.1 for certification as second engineer officer, shall have not less than 12 months' approved seagoing service as assistant engineer officer or engineer officer, and

.1.2 for certification as chief engineer officer, shall have not less than 36 months' approved seagoing service of which not less than 12 months shall have been served as an engineer officer in a position of responsibility while qualified to serve as second engineer officer; and

.2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-III/2 of the STCW Code.

Regulation III/3

Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3,000 kW propulsion power

1 Every chief engineer officer and second engineer officer on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of between 750 and 3,000 kW propulsion power shall hold an appropriate certificate.

2 Every candidate for certification shall:

.1 meet the requirements for certification as an officer in charge of an engineering watch and:

.1.1 for certification as second engineer officer, shall have not less than 12 months' approved seagoing service as assistant engineer officer or engineer officer, and

.1.2 for certification as chief engineer officer, shall have not less than 24 months' approved seagoing service of which not less than 12 months shall be served while qualified to serve as second engineer officer; and

.2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-III/3 of the STCW Code.

3 Every engineer officer who is qualified to serve as second engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more, may serve as chief engineer officer on ships powered by main propulsion machinery of less than 3,000 kW propulsion power, provided that not less than 12 months' approved seagoing service shall have been served as an engineer officer in a position of responsibility and the certificate is so endorsed.

Regulation III/4

Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room

1 Every rating forming part of an engine-room watch or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more, other than ratings under training and ratings whose duties are of an unskilled nature, shall be duly certificated to perform such duties.

2 Every candidate for certification shall:

.1 be not less than 16 years of age;

.2 have completed:

.2.1 approved seagoing service including not less than six months training and experience, or

.2.2 special training, either pre-sea or on board ship, including an approved period of seagoing service which shall not be less than two months; and

.3 meet the standard of competence specified in section A-III/4 of the STCW Code.

3 The seagoing service, training and experience required by sub-paragraphs 2.2.1 and 2.2.2 shall be associated with engine-room watchkeeping functions and involve the performance of duties carried out under the direct supervision of a qualified engineer officer or a qualified rating.

4 Seafarers may be considered by the Party to have met the requirements of this regulation if they have served in a relevant capacity in the engine department for a period of not less than one year within the last five years preceding the entry into force of the Convention for that Party.

CHAPTER IV
Radiocommunication and radio personnel

Explanatory note

Mandatory provisions relating to radio watchkeeping are set forth in the Radio Regulations and in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. Provisions for radio maintenance are set forth in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, and the guidelines adopted by the Organization.*

Regulation IV/1
Application

1 Except as provided in paragraph 3, the provisions of this chapter apply to radio personnel on ships operating in the global maritime distress and safety system (GMDSS) as prescribed by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended.

2 Until 1 February 1999, radio personnel on ships complying with the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force immediately prior to 1 February 1992 shall comply with the provisions of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, in force prior to 1 December 1992.

3 Radio personnel on ships not required to comply with the provisions of the GMDSS in chapter IV of the SOLAS Convention are not required to meet the provisions of this chapter. Radio personnel on these ships are, nevertheless, required to comply with the Radio Regulations. The Administration shall ensure that the appropriate certificates as prescribed by the Radio Regulations are issued to or recognized in respect of such radio personnel.

Regulation IV/2
Mandatory minimum requirements for certification of GMDSS radio personnel

1 Every person in charge of or performing radio duties on a ship required to participate in the GMDSS shall hold an appropriate certificate related to the GMDSS,

* Refer to the Radio Maintenance Guidelines for the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) Related to Sea Areas A3 and A4 adopted by the Organization by resolution A.702(17).

issued or recognized by the Administration under the provisions of the Radio Regulations.

2 In addition, every candidate for certification under this regulation for service on a ship which is required by the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, to have a radio installation shall:

.1 be not less than 18 years of age; and

.2 have completed approved education and training and meet the standard of competence specified in section A-IV/2 of the STCW Code.

CHAPTER V

Special training requirements for personnel on certain types of ships

Regulation V/1

Mandatory minimum requirements for the training and qualification of masters, officers and ratings on tankers

1 Officers and ratings assigned specific duties and responsibilities related to cargo or cargo equipment on tankers shall have completed an approved shore-based fire-fighting course in addition to the training required by regulation VI/1 and shall have completed:

.1 at least three months of approved seagoing service on tankers in order to acquire adequate knowledge of safe operational practices; or

.2 an approved tanker familiarization course covering at least the syllabus given for that course in section A-V/1 of the STCW Code,

so however that, the Administration may accept a period of supervised seagoing service shorter than that prescribed by sub-paragraph .1, provided:

.3 the period so accepted is not less than one month;

.4 the tanker is of less than 3,000 gross tonnage;

.5 the duration of each voyage on which the tanker is engaged during the period does not exceed 72 hours; and

.6 the operational characteristics of the tanker and the number of voyages and loading and discharging operations completed during the period, allow the same level of knowledge and experience to be acquired.

2 Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and any person with immediate responsibility for loading, discharging and care in transit or handling of cargo shall, in addition to meeting the requirements of sub-paragraphs 1.1 or 1.2, have:

.1 experience appropriate to their duties on the type of tanker on which they serve; and

.2 completed an approved specialized training programme which at least covers the subjects set out in section A-V/1 of the STCW Code that are

appropriate to their duties on the oil tanker, chemical tanker or liquefied gas tanker on which they serve.

3 Within two years after the entry into force of the Convention for a Party, seafarers may be considered to have met the requirements of sub-paragraph 2.2 if they have served in a relevant capacity on board the type of tanker concerned for a period of not less than one year within the preceding five years.

4 Administrations shall ensure that an appropriate certificate is issued to masters and officers, who are qualified in accordance with paragraphs 1 or 2 as appropriate, or that an existing certificate is duly endorsed. Every rating who is so qualified shall be duly certificated.

Regulation V/2

Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers, ratings and other personnel on ro–ro passenger ships

1 This regulation applies to masters, officers, ratings and other personnel serving on board ro–ro passenger ships engaged on international voyages. Administrations shall determine the applicability of these requirements to personnel serving on ro–ro passenger ships engaged on domestic voyages.

2 Prior to being assigned shipboard duties on board ro–ro passenger ships, seafarers shall have completed the training required by paragraphs 4 to 8 below in accordance with their capacity, duties and responsibilities.

3 Seafarers who are required to be trained in accordance with paragraphs 4, 7 and 8 below shall, at intervals not exceeding five years, undertake appropriate refresher training.

4 Masters, officers and other personnel designated on muster lists to assist passengers in emergency situations on board ro–ro passenger ships shall have completed training in crowd management as specified in section A-V/2, paragraph 1 of the STCW Code.

5 Masters, officers and other personnel assigned specific duties and responsibilities on board ro–ro passenger ships shall have completed the familiarization training specified in section A-V/2, paragraph 2 of the STCW Code.

6 Personnel providing direct service to passengers in passenger spaces on board ro–ro passenger ships shall have completed the safety training specified in section A-V/2, paragraph 3 of the STCW Code.

7 Masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and every person assigned immediate responsibility for embarking and disembarking passengers, loading, discharging or securing cargo, or closing hull openings on board ro–ro passenger ships shall have completed approved training in passenger safety, cargo safety and hull integrity as specified in section A-V/2, paragraph 4 of the STCW Code.

8 Masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and any person having responsibility for the safety of passengers in emergency situations on board ro–ro passenger ships shall have completed approved training in crisis management and human behaviour as specified in section A-V/2, paragraph 5 of the STCW Code.

9 Administrations shall ensure that documentary evidence of the training which has been completed is issued to every person found qualified under the provisions of this regulation.

CHAPTER VI

Emergency, occupational safety, medical care and survival functions

Regulation VI/1

Mandatory minimum requirements for familiarization, basic safety training and instruction for all seafarers

Seafarers shall receive familiarization and basic safety training or instruction in accordance with section A-VI/1 of the STCW Code and shall meet the appropriate standard of competence specified therein.

Regulation VI/2

Mandatory minimum requirements for the issue of certificates of proficiency in survival craft, rescue boats and fast rescue boats

1 Every candidate for a certificate of proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats shall:

.1 be not less than 18 years of age;

.2 have approved seagoing service of not less than 12 months or have attended an approved training course and have approved seagoing service of not less than six months; and

.3 meet the standard of competence for certificates of proficiency in survival craft and rescue boats set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4 of the STCW Code.

2 Every candidate for a certificate of proficiency in fast rescue boats shall:

.1 be the holder of a certificate of proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats;

.2 have attended an approved training course; and

.3 meet the standard of competence for certificates of proficiency in fast rescue boats set out in section A-VI/2, paragraphs 5 to 8 of the STCW Code.

Regulation VI/3

Mandatory minimum requirements for training in advanced fire fighting

1 Seafarers designated to control fire-fighting operations shall have successfully completed advanced training in techniques for fighting fire with particular emphasis on organization, tactics and command in accordance with the provisions of section A-VI/3 of the STCW Code and shall meet the standard of competence specified therein.

2 Where training in advanced fire fighting is not included in the qualifications for the certificate to be issued, a special certificate or documentary evidence, as appropriate, shall be issued indicating that the holder has attended a course of training in advanced fire fighting.

Regulation VI/4

Mandatory minimum requirements relating to medical first aid and medical care

1 Seafarers designated to provide medical first aid on board ship shall meet the standard of competence in medical first aid specified in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3 of the STCW Code.

2 Seafarers designated to take charge of medical care on board ship shall meet the standard of competence in medical care on board ships specified in section A-VI/4, paragraphs 4 to 6 of the STCW Code.

3 Where training in medical first aid or medical care is not included in the qualifications for the certificate to be issued, a special certificate or documentary evidence, as appropriate, shall be issued indicating that the holder has attended a course of training in medical first aid or in medical care.

CHAPTER VII

Alternative certification

Regulation VII/1
Issue of alternative certificates

1 Notwithstanding the requirements for certification laid down in chapters II and III of this annex, Parties may elect to issue or authorize the issue of certificates other than those mentioned in the regulations of those chapters, provided that:

.1 the associated functions and levels of responsibility to be stated on the certificates and in the endorsements are selected from and identical to those appearing in sections A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 and A-IV/2 of the STCW Code;

.2 the candidates have completed approved education and training and meet the requirements for standards of competence, prescribed in the relevant sections of the STCW Code and as set forth in section A-VII/1 of this Code, for the functions and levels that are to be stated on the certificates and in the endorsements;

.3 the candidates have completed approved seagoing service appropriate to the performance of the functions and levels that are to be stated on the certificate. The minimum duration of seagoing service shall be equivalent to the duration of seagoing service prescribed in chapters II and III of this annex. However, the minimum duration of seagoing service shall be not less than as prescribed in section A-VII/2 of the STCW Code;

.4 the candidates for certification who are to perform the function of navigation at the operational level shall meet the applicable requirements of the regulations in chapter IV, as appropriate, for performing designated radio duties in accordance with the Radio Regulations; and

.5 the certificates are issued in accordance with the requirements of regulation I/9 and the provisions set forth in chapter VII of the STCW Code.

2 No certificate shall be issued under this chapter unless the Party has communicated information to the Organization in accordance with article IV and regulation I/7.

Regulation VII/2

Certification of seafarers

1 Every seafarer who performs any function or group of functions specified in tables A-II/1, A-II/2, A-II/3 or A-II/4 of chapter II or in tables A-III/1, A-III/2, A-III/4 of chapter III or A-IV/2 of chapter IV of the STCW Code shall hold an appropriate certificate.

Regulation VII/3

Principles governing the issue of alternative certificates

1 Any Party which elects to issue or authorize the issue of alternative certificates shall ensure that the following principles are observed:

.1 no alternative certification system shall be implemented unless it ensures a degree of safety at sea and has a preventive effect as regards pollution at least equivalent to that provided by the other chapters; and

.2 any arrangement for alternative certification issued under this chapter shall provide for the interchangeability of certificates with those issued under the other chapters.

2 The principle of interchangeability in paragraph 1 shall ensure that:

.1 seafarers certificated under the arrangements of chapters II and/or III and those certificated under chapter VII are able to serve on ships which have either traditional or other forms of shipboard organization; and

.2 seafarers are not trained for specific shipboard arrangements in such a way as would impair their ability to take their skills elsewhere.

3 In issuing any certificate under the provisions of this chapter the following principles shall be taken into account:

.1 the issue of alternative certificates shall not be used in itself:

.1 to reduce the number of crew on board,

.2 to lower the integrity of the profession or "de-skill" seafarers, or

.3 to justify the assignment of the combined duties of the engine and deck watchkeeping officers to a single certificate holder during any particular watch; and

.2 the person in command shall be designated as the master; and the legal position and authority of the master and others shall not be adversely

affected by the implementation of any arrangement for alternative certification.

4 The principles contained in paragraphs 1 and 2 of this regulation shall ensure that the competency of both deck and engineer officers is maintained.

CHAPTER VIII
Watchkeeping

Regulation VIII/1
Fitness for duty

Each Administration shall, for the purpose of preventing fatigue:

.1 establish and enforce rest periods for watchkeeping personnel; and

.2 require that watch systems are so arranged that the efficiency of all watchkeeping personnel is not impaired by fatigue and that duties are so organized that the first watch at the commencement of a voyage and subsequent relieving watches are sufficiently rested and otherwise fit for duty.

Regulation VIII/2
Watchkeeping arrangements and principles to be observed

1 Administrations shall direct the attention of companies, masters, chief engineer officers and all watchkeeping personnel to the requirements, principles and guidance set out in the STCW Code which shall be observed to ensure that a safe continuous watch or watches appropriate to the prevailing circumstances and conditions are maintained in all seagoing ships at all times.

2 Administrations shall require the master of every ship to ensure that watch-keeping arrangements are adequate for maintaining a safe watch or watches, taking into account the prevailing circumstances and conditions and that, under the master's general direction:

.1 officers in charge of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty, when they shall be physically present on the navigating bridge or in a directly associated location such as the chartroom or bridge control room at all times;

.2 radio operators are responsible for maintaining a continuous radio watch on appropriate frequencies during their periods of duty;

.3 officers in charge of an engineering watch, as defined in the STCW Code and under the direction of the chief engineer officer, shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces and, when required,

shall be physically present in the machinery space during their periods of responsibility; and

.4 an appropriate and effective watch or watches are maintained for the purpose of safety at all times, while the ship is at anchor or moored and, if the ship is carrying hazardous cargo, the organization of such watch or watches takes full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions prevailing on board, afloat or ashore.

Attachment 2 to the Final Act of the Conference

Resolution 2

Adoption of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code

THE CONFERENCE,

HAVING ADOPTED resolution 1 on Adoption of the 1995 amendments to the annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978,

RECOGNIZING the importance of establishing detailed mandatory standards of competence and other mandatory provisions necessary to ensure that all seafarers shall be properly educated and trained, adequately experienced, skilled and competent to perform their duties in a manner which provides for the safety of life and property at sea and the protection of the marine environment,

ALSO RECOGNIZING the need to allow for the timely amendment of such mandatory standards and provisions in order to effectively respond to changes in technology, operations, practices and procedures used on board ships,

RECALLING that a large percentage of maritime casualties and pollution incidents are caused by human error,

APPRECIATING that one effective means of reducing the risks associated with human error in the operation of seagoing ships is to ensure that the highest practicable standards of training, certification and competence are maintained in respect of the seafarers who are employed on such ships,

DESIRING to achieve and maintain the highest practicable standards for the safety of life and property at sea and in port and for the protection of the environment,

HAVING CONSIDERED the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code, comprised of part A – Mandatory standards regarding provisions of the annex to the 1978 STCW Convention, as amended, and part B – Recommended guidance regarding provisions of the 1978 STCW Convention, as amended, proposed and circulated to all Members of the Organization and all Parties to the Convention.

NOTING that regulation I/1, paragraph 2, of the amended annex to the 1978 STCW Convention provides that part A of the STCW Code supplements the regulations annexed to the Convention and that any reference to a requirement in a regulation also constitutes a reference to the corresponding section of part A of the STCW Code,

1. ADOPTS:

.1 the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code, part A – Mandatory standards regarding provisions of the annex to the 1978 STCW Convention, as amended, set out in annex 1 to the present resolution;

.2 the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code, part B – Recommended guidance regarding provisions of the 1978 STCW Convention, as amended, and its annex, set out in annex 2 to the present resolution;

2. RESOLVES:

.1 that the provisions of part A of the STCW Code shall enter into force for each Party to the 1978 STCW Convention, as amended, on the same date and in the same manner as the amendments to that Convention adopted by the Conference;

.2 to recommend that the guidance contained in part B of the STCW Code should be taken into account by all Parties to the 1978 STCW Convention, as amended, as from the date of entry into force of the amendments to that Convention adopted by the Conference;

3. INVITES the International Maritime Organization:

.1 to keep the provisions of parts A and B of the STCW Code under review and consult, as may be appropriate, with the International Labour Organization, the International Telecommunication Union and the World Health Organization and to bring the need for any future amendment thereto to the attention of the Maritime Safety Committee for consideration and adoption as may be appropriate;

.2 to communicate this resolution and any future amendment thereto that may be adopted, to the attention of all Parties to the STCW Convention.

Annex 1
Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code

Part A

Mandatory standards regarding provisions of the annex to the STCW Convention

Introduction

1 This part of the STCW Code contains mandatory provisions to which specific reference is made in the annex to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, hereinafter referred to as the STCW Convention. These provisions give in detail the minimum standards required to be maintained by Parties in order to give full and complete effect to the Convention.

2 Also contained in this part are standards of competence required to be demonstrated by candidates for the issue and revalidation of certificates of competency under the provisions of the STCW Convention. To clarify the linkage between the alternative certification provisions of chapter VII and the certification provisions of chapters II, III and IV, the abilities specified in the standards of competence are grouped as appropriate under the following seven functions:

.1 Navigation

.2 Cargo handling and stowage

.3 Controlling the operation of the ship and care for persons on board

.4 Marine engineering

.5 Electrical, electronic and control engineering

.6 Maintenance and repair

.7 Radiocommunications

at the following levels of responsibility:

.1 Management level

.2 Operational level

.3 Support level

Functions and levels of responsibility are identified by subtitle in the tables of standards of competence given in chapters II, III, and IV of this part. The scope of the function at the level of responsibility stated in a subtitle is defined by the abilities listed under it in column 1 of the table. The meaning of "function" and "level of responsibility" is defined in general terms in section A-I/1 below.

3 The numbering of the sections of this part corresponds with the numbering of the regulations contained in the annex to the STCW Convention. The text of the sections may be divided into numbered parts and paragraphs, but such numbering is unique to that text alone.

Chapter I
Standards regarding general provisions

Section A-I/1
Definitions and clarifications

1 The definitions and clarifications contained in article II and regulation I/1 apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. In addition, the following supplementary definitions apply only to this Code:

.1 *Standard of competence* means the level of proficiency to be achieved for the proper performance of functions on board ship in accordance with the internationally agreed criteria as set forth herein and incorporating prescribed standards or levels of knowledge, understanding and demonstrated skill;

.2 *Management level* means the level of responsibility associated with:

.2.1 serving as master, chief mate, chief engineer officer or second engineer officer on board a seagoing ship, and

.2.2 ensuring that all functions within the designated area of responsibility are properly performed;

.3 *Operational level* means the level of responsibility associated with:

.3.1 serving as officer in charge of a navigational or engineering watch or as designated duty engineer for periodically unmanned machinery spaces or as radio operator on board a seagoing ship, and

.3.2 maintaining direct control over the performance of all functions within the designated area of responsibility in accordance with proper procedures and under the direction of an individual serving in the management level for that area of responsibility;

.4 *Support level* means the level of responsibility associated with performing assigned tasks, duties or responsibilities on board a seagoing ship under the direction of an individual serving in the operational or management level;

.5 *Evaluation criteria* are the entries appearing in column 4 of the "Specification of Minimum Standard of Competence" tables in part A and provide the means for an assessor to judge whether or not a candidate can perform the related tasks, duties and responsibilities; and

.6 *Independent evaluation* means an evaluation by suitably qualified persons, independent of, or external to, the unit or activity being evaluated, to verify that the administrative and operational procedures at all levels are managed, organized, undertaken and monitored internally in order to ensure their fitness for purpose and achievement of stated objectives.

Section A-I/2
Certificates and endorsements

1 Where, as provided in regulation I/2, paragraph 4, the endorsement required by article VI of the Convention is incorporated in the wording of the certificate itself, the certificate shall be issued in the format shown hereunder, provided that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this certificate as may be shown overleaf "appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the certificate is required to be replaced upon its expiry. Guidance on completion of the form is contained in section B-I/2 of this Code.

(Official Seal)

(COUNTRY)

CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of .... certifies that .... has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation .... of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until .... or until the date of expiry of any extension of the validity of this certificate as may be shown overleaf:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Certificate No. .... issued on ....

(Official Seal)

....
Signature of duly authorized official

....
Name of duly authorized official

The original of this certificate must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate ....

Signature of the holder of the certificate ....

Photograph of the holder of the certificate

The validity of this certificate is hereby extended until ....

(Official seal) ....

Signature of duly authorized official

Date of revalidation ....

Name of duly authorized official

The validity of this certificate is hereby extended until ....

(Official seal) ....

Signature of duly authorized official

Date of revalidation ....

Name of duly authorized official

2 Except as provided in paragraph 1, the form used to attest the issue of a certificate shall be as shown hereunder, provided that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf" appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the endorsement is required to be replaced upon its expiry. Guidance on completion of the form is contained in section B-I/2 of this Code.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of .... certifies that certificate No. .... has been issued to .... who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation .... of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until .... or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. .... issued on ....

(Official Seal)

....
Signature of duly authorized official

....
Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate ....

Signature of the holder of the certificate ....

Photograph of the holder of the certificate

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal) ....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ....
Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal) ....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ....
Name of duly authorized official

3 The form used to attest the recognition of a certificate shall be as shown hereunder, except that the words "or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf" appearing on the front of the form and the provisions for recording extension of the validity appearing on the back of the form shall be omitted where the endorsement is required to be replaced upon its expiry. Guidance on completion of the form is contained in section B-I/2 of this Code.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of .... certifies that Certificate No. ....
issued to .... by or on behalf of the Government of ....
is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the above Convention, as amended, and the lawful holder is authorized to perform the following functions at the levels specified, subject to any limitations indicated until .... or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. .... issued on ....

(Official Seal)

....
Signature of duly authorized official

....
Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate ....

Signature of the holder of the certificate ....

Photograph of the holder of the certificate

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal) ....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ....
Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal) ....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ....
Name of duly authorized official

4 In using formats which may be different from those set forth in this section, pursuant to regulation I/2, paragraph 8, Parties shall ensure that in all cases:

.1 all information relating to the identity and personal description of the holder, including name, date of birth, photograph and signature, along with the date on which the document was issued, shall be displayed on the same side of the documents; and

.2 all information relating to the capacity or capacities in which the holder is entitled to serve, in accordance with the applicable safe manning requirements of the Administration, as well as any limitations, shall be prominently displayed and easily identified.

Section A-I/3
Principles governing near-coastal voyages

(No provisions)

Section A-I/4
Control procedures

1 The assessment procedure provided for in regulation I/4, paragraph 1.3, resulting from any of the occurrences mentioned therein shall take the form of a verification that members of the crew who are required to be competent do in fact possess the necessary skills related to the occurrence.

2 It shall be borne in mind when making this assessment that on-board procedures are relevant to the International Safety Management (ISM) Code and that the provisions of this Convention are confined to the competence to safely execute those procedures.

3 Control procedures under this Convention shall be confined to the standards of competence of the individual seafarers on board and their skills related to watchkeeping as defined in part A of this Code. On-board assessment of competency shall commence with verification of the certificates of the seafarers.

4 Notwithstanding verification of the certificate, the assessment under regulation I/4, paragraph 1.3 can require the seafarer to demonstrate the related competency at the place of duty. Such demonstration may include verification that operational requirements in respect of watchkeeping standards have been met and that there is a proper response to emergency situations within the seafarer's level of competence.

5 In the assessment, only the methods for demonstrating competence together with the criteria for its evaluation and the scope of the standards given in part A of this Code shall be used.

Section A-I/5
National provisions

The provisions of regulation I/5 shall not be interpreted as preventing the allocation of tasks for training under supervision or in cases of *force majeure*.

Section A-I/6
Training and assessment

1 Each Party shall ensure that all training and assessment of seafarers for certification under the Convention is:

.1 structured in accordance with written programmes, including such methods and media of delivery, procedures, and course material as are necessary to achieve the prescribed standard of competence; and

.2 conducted, monitored, evaluated and supported by persons qualified in accordance with paragraphs 4, 5 and 6.

2 Persons conducting in-service training or assessment on board ship shall only do so when such training or assessment will not adversely affect the normal operation of the ship and they can dedicate their time and attention to training or assessment.

Qualifications of instructors, supervisors and assessors*

3 Each Party shall ensure that instructors, supervisors and assessors are appropriately qualified for the particular types and levels of training or assessment of competence of seafarers either on board or ashore, as required under the Convention, in accordance with the provisions of this section.

In-service training

4 Any person conducting in-service training of a seafarer, either on board or ashore, which is intended to be used in qualifying for certification under the Convention, shall:

.1 have an appreciation of the training programme and an understanding of the specific training objectives for the particular type of training being conducted;

.2 be qualified in the task for which training is being conducted; and

.3 if conducting training using a simulator:

.3.1 have received appropriate guidance in instructional techniques involving the use of simulators, and

.3.2 have gained practical operational experience on the particular type of simulator being used.

* The following IMO Model Courses may be of assistance in the preparation of courses:

.1 IMO Model Course 6.09 – *Training Course for Instructors*

.2 IMO Model Course 3.12 – *Examination and Certification of Seafarers*

5 Any person responsible for the supervision of in-service training of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention shall have a full understanding of the training programme and the specific objectives for each type of training being conducted.

Assessment of competence

6 Any person conducting in-service assessment of competence of a seafarer, either on board or ashore, which is intended to be used in qualifying for certification under the Convention, shall:

.1 have an appropriate level of knowledge and understanding of the competence to be assessed;

.2 be qualified in the task for which the assessment is being made;

.3 have received appropriate guidance in assessment methods and practice;

.4 have gained practical assessment experience; and

.5 if conducting assessment involving the use of simulators, have gained practical assessment experience on the particular type of simulator under the supervision and to the satisfaction of an experienced assessor.

Training and assessment within an institution

7 Each Party which recognizes a course of training, a training institution, or a qualification granted by a training institution, as part of its requirements for the issue of a certificate required under the Convention, shall ensure that the qualifications and experience of instructors and assessors are covered in the application of the quality standard provisions of section A-I/8. Such qualification, experience and application of quality standards shall incorporate appropriate training in instructional techniques, and training and assessment methods and practice, and comply with all applicable requirements of paragraphs 4 to 6.

Section A-I/7

Communication of information

1 The information required by regulation I/7, paragraph 1 shall be communicated to the Secretary-General in the formats prescribed in paragraph 2 hereunder.

2 By 1 August 1998, or within one calendar year of entry into force of regulation I/7, whichever is later for the Party concerned, each Party shall report on the steps it

has taken to give the Convention full and complete effect, which report shall include the following:

.1 the name, postal address and telephone and facsimile numbers and organization chart of the ministry, department or governmental agency responsible for administering the Convention;

.2 a concise explanation of the legal and administrative measures provided and taken to ensure compliance, particularly with regulations I/6 and I/9;

.3 a clear statement of the education, training, examination, competency assessment and certification policies adopted;

.4 a concise summary of the courses, training programmes, examinations and assessments provided for each certificate issued pursuant to the Convention;

.5 a concise outline of the procedures followed to authorize, accredit or approve training and examinations, medical fitness and competency assessments required by the Convention, the conditions attaching thereto, and a list of the authorizations, accreditations and approvals granted;

.6 a concise summary of the procedures followed in granting any dispensation under article VIII of the Convention; and

.7 the results of the comparison carried out pursuant to regulation I/11 and a concise outline of the refresher and upgrading training mandated.

3 Each Party shall, within six months of:

.1 retaining or adopting any equivalent education or training arrangements pursuant to article IX, provide a full description of such arrangements;

.2 recognizing certificates issued by another Party, provide a report summarizing the measures taken to ensure compliance with regulation I/10; and

.3 authorizing the employment of seafarers holding alternative certificates issued under regulation VII/1 on ships entitled to fly its flag, provide the Secretary-General with a specimen copy of the type of safe manning documents issued to such ships.

4 Each Party shall report the results of each evaluation carried out pursuant to regulation I/8, paragraph 2 within six months of its completion, which report shall describe the terms of reference of the evaluators, their qualifications and experience, the date and scope of the evaluation, the deficiencies found and the corrective measures recommended and carried out.

5 The Secretary-General shall maintain a list of competent persons approved by the Maritime Safety Committee, including competent persons made available or recommended by the Parties, who may be called upon to assist in the preparation of the report required by regulation I/7, paragraph 2. These persons shall ordinarily be available during relevant sessions of the Maritime Safety Committee or its subsidiary bodies, but need not conduct their work solely during such sessions.

6 In relation to regulation I/7, paragraph 2, the competent persons shall be knowledgeable of the requirements of the Convention and at least one of them shall have knowledge of the system of training and certification of the Party concerned.

7 Any meeting of the competent persons shall:

.1 be held at the discretion of the Secretary-General;

.2 be comprised of an odd number of members, ordinarily not to exceed 5 persons;

.3 appoint its own chairman; and

.4 provide the Secretary-General with the agreed opinion of its members, or if no agreement is reached, with both the majority and minority views.

8 The competent persons shall, on a confidential basis, express their views in writing on:

.1 a comparison of the facts reported in the information communicated to the Secretary-General by the Party with all relevant requirements of the Convention;

.2 the report of any relevant evaluation submitted under regulation I/8, paragraph 3; and

.3 any additional information provided by the Party.

9 In preparing the report to the Maritime Safety Committee required by regulation I/7, paragraph 2, the Secretary-General shall:

.1 solicit and take into account the views expressed by competent persons selected from the list established pursuant to paragraph 5;

.2 seek clarification when necessary from the Party of any matter related to the information provided under regulation I/7, paragraph 1; and

.3 identify any area in which the Party may have requested assistance to implement the Convention.

10 The Party concerned shall be informed of the arrangements for the meetings of competent persons, and its representatives shall be entitled to be present to clarify any matter related to the information provided pursuant to regulation I/7, paragraph 1.

11 If the Secretary-General is not in a position to submit the report called for by paragraph 2 of regulation I/7, the Party concerned may request the Maritime Safety Committee to take the action contemplated by paragraph 3 of regulation I/7, taking into account the information submitted pursuant to this section and the views expressed in accordance with paragraphs 7 and 8.

Section A-I/8
Quality standards

National objectives and quality standards

1 Each Party shall ensure that the education and training objectives and related standards of competence to be achieved are clearly defined and identify the levels of knowledge, understanding and skills appropriate to the examinations and assessments required under the Convention. The objectives and related quality standards may be specified separately for different courses and training programmes and shall cover the administration of the certification system.

2 The field of application of the quality standards shall cover the administration of the certification system, all training courses and programmes, examinations and assessments carried out by or under the authority of a Party and the qualifications and experience required of instructors and assessors, having regard to the policies, systems, controls and internal quality assurance reviews established to ensure achievement of the defined objectives.

3 Each Party shall ensure that an independent evaluation of the knowledge, understanding, skills and competence acquisition and assessment activities, and of the administration of the certification system, is conducted at intervals of not more than five years in order to verify that:

.1 all internal management control and monitoring measures and follow-up actions comply with planned arrangements and documented procedures and are effective in ensuring achievement of the defined objectives;

.2 the results of each independent evaluation are documented and brought to the attention of those responsible for the area evaluated; and

.3 timely action is taken to correct deficiencies.

4 The report of the independent evaluation required by paragraph 3 of regulation I/8 shall include the terms of reference for the evaluation and the qualifications and experience of the evaluators.

Section A-I/9

Medical standards – Issue and registration of certificates

(No provisions)

Section A-I/10

Recognition of certificates

1 The provisions of regulation I/10, paragraph 4 regarding the non-recognition of certificates issued by a non-Party shall not be construed as preventing a Party, when issuing its own certificate, from accepting seagoing service, education and training acquired under the authority of a non-Party, provided the Party complies with regulation I/9 in issuing each such certificate and ensures that the requirements of the Convention relating to seagoing service, education, training and competence are complied with.

2 Where an Administration which has recognized a certificate withdraws its endorsement of recognition for disciplinary reasons, the Administration shall inform the Party that issued the certificate of the circumstances.

Section A-I/11

Revalidation of certificates

Professional competence

1 Continued professional competence as required under regulation I/11 shall be established by:

.1 approved seagoing service, performing functions appropriate to the certificate held, for a period of at least one year in total during the preceding five years; or

.2 having performed functions considered to be equivalent to the seagoing service required in paragraph 1.1; or

.3 one of the following:

.3.1 passing an approved test, or

.3.2 successfully completing an approved course or courses, or

.3.3 having completed approved seagoing service, performing functions appropriate to the certificate held, for a period of not less than three months in a supernumerary capacity, or in a lower officer rank than that for which the certificate held is valid immediately prior to taking up the rank for which it is valid.

2 The refresher and updating courses required by regulation I/11 shall be approved and include changes in relevant national and international regulations concerning the safety of life at sea and the protection of the marine environment and take account of any updating of the standard of competence concerned.

Section A-I/12

Standards governing the use of simulators

PART 1 – PERFORMANCE STANDARDS

General performance standards for simulators used in training

1 Each Party shall ensure that any simulator used for mandatory simulator-based training shall:

.1 be suitable for the selected objectives and training tasks;

.2 be capable of simulating the operating capabilities of shipboard equipment concerned, to a level of physical realism appropriate to training objectives, and include the capabilities, limitations and possible errors of such equipment;

.3 have sufficient behavioural realism to allow a trainee to acquire the skills appropriate to the training objectives;

.4 provide a controlled operating environment, capable of producing a variety of conditions, which may include emergency, hazardous or unusual situations relevant to the training objectives;

.5 provide an interface through which a trainee can interact with the equipment, the simulated environment and, as appropriate, the instructor; and

.6 permit an instructor to control, monitor and record exercises for the effective debriefing of trainees.

General performance standards for simulators used in assessment of competence

2 Each Party shall ensure that any simulator used for the assessment of competence required under the Convention or for any demonstration of continued proficiency so required shall:

.1 be capable of satisfying the specified assessment objectives;

.2 be capable of simulating the operational capabilities of the shipboard equipment concerned to a level of physical realism appropriate to the assessment objectives, and include the capabilities, limitations and possible errors of such equipment;

.3 have sufficient behavioural realism to allow a candidate to exhibit the skills appropriate to the assessment objectives;

.4 provide an interface through which a candidate can interact with the equipment and simulated environment;

.5 provide a controlled operating environment, capable of producing a variety of conditions, which may include emergency, hazardous or unusual situations relevant to assessment objectives; and

.6 permit an assessor to control, monitor and record exercises for the effective assessment of the performance of candidates.

Additional performance standards

3 In addition to meeting the basic requirements set out in paragraphs 1 and 2, simulation equipment to which this section applies shall meet the performance standards given hereunder in accordance with their specific type.

Radar simulation

4 Radar simulation equipment shall be capable of simulating the operational capabilities of navigational radar equipment which meets all applicable performance standards adopted by the Organization* and incorporate facilities to:

.1 operate in the stabilized relative motion mode and sea and ground stabilized true motion modes

.2 model weather, tidal streams, current, shadow sectors, spurious echoes and other propagation effects, and generate coastlines, navigational buoys and search and rescue transponders; and

* See resolutions A.222(VII) – Performance Standards for Navigational Radar Equipment, A.278(VIII) – Supplement to the Recommendation on Performance Standards for Navigational Radar Equipment, and resolution A.477(XII) – Performance Standards for Radar Equipment.

.3 create a real-time operating environment incorporating at least two own-ship stations with ability to change own ship's course and speed, and include parameters for at least 20 target ships and appropriate communication facilities.

Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) simulation

5 ARPA simulation equipment shall be capable of simulating the operational capabilities of ARPAs which meet all applicable performance standards adopted by the Organization*, and shall incorporate the facilities for:

.1 manual and automatic target acquisition;

.2 past track information;

.3 use of exclusion areas;

.4 vector/graphic time-scale and data display; and

.5 trial manoeuvres.

PART 2 – OTHER PROVISIONS

Simulator training objectives

6 Each Party shall ensure that the aims and objectives of simulator-based training are defined within an overall training programme and that specific training objectives and tasks are selected so as to relate as closely as possible to shipboard tasks and practices.

Training procedures

7 In conducting mandatory simulator-based training, instructors shall ensure that:

.1 trainees are adequately briefed beforehand on the exercise objectives and tasks and are given sufficient planning time before the exercise starts;

.2 trainees have adequate familiarization time on the simulator and with its equipment before any training or assessment exercise commences;

.3 guidance given and exercise stimuli are appropriate to the selected exercise objectives and tasks and to the level of trainee experience;

---

* See resolution A.422(XI) – Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids and resolution A.823(19) – Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs).

.4 exercises are effectively monitored, supported as appropriate by audio and visual observation of trainee activity and pre- and post-exercise evaluation reports;

.5 trainees are effectively debriefed to ensure that training objectives have been met and that operational skills demonstrated are of an acceptable standard;

.6 the use of peer assessment during debriefing is encouraged; and

.7 simulator exercises are designed and tested so as to ensure their suitability for the specified training objectives.

Assessment procedures

8 Where simulators are used to assess the ability of candidates to demonstrate levels of competency, assessors shall ensure that:

.1 performance criteria are identified clearly and explicitly and are valid and available to the candidates;

.2 assessment criteria are established clearly and are explicit to ensure reliability and uniformity of assessment and to optimise objective measurement and evaluation, so that subjective judgements are kept to the minimum;

.3 candidates are briefed clearly on the tasks and/or skills to be assessed and on the tasks and performance criteria by which their competency will be determined;

.4 assessment of performance takes into account normal operating procedures and any behavioural interaction with other candidates on the simulator or simulator staff;

.5 scoring or grading methods to assess performance are used with caution until they have been validated; and

.6 the prime criterion is that a candidate demonstrates the ability to carry out a task safely and effectively to the satisfaction of the assessor.

Qualifications of instructors and assessors*

9 Each Party shall ensure that instructors and assessors are appropriately qualified and experienced for the particular types and levels of training and corresponding assessment of competence as specified in regulation I/6 and section A-I/6.

* IMO Model Course 6.09 – *Training Course for Instructors*, and IMO Model Course 3.12 – *Examination and Certification of Seafarers* may be of assistance in the preparation of courses.

Section A-I/13
Conduct of trials

(No provisions)

Section A-I/14
Responsibilities of companies

1 Companies,* masters and crew members each have responsibility for ensuring that the obligations set out in this section are given full and complete effect and that such other measures as may be necessary are taken to ensure that each crew member can make a knowledgeable and informed contribution to the safe operation of the ship.

2 The company shall provide written instructions to the master of each ship to which the Convention applies, setting forth the policies and the procedures to be followed to ensure that all seafarers who are newly employed on board the ship are given a reasonable opportunity to become familiar with the shipboard equipment, operating procedures and other arrangements needed for the proper performance of their duties, before being assigned to those duties. Such policies and procedures shall include:

.1 allocation of a reasonable period of time during which each newly employed seafarer will have an opportunity to become acquainted with:

.1.1 the specific equipment the seafarer will be using or operating, and

.1.2 ship-specific watchkeeping, safety, environmental protection and emergency procedures and arrangements the seafarer needs to know to perform the assigned duties properly; and

.2 designation of a knowledgeable crew member who will be responsible for ensuring that an opportunity is provided to each newly employed seafarer to receive essential information in a language the seafarer understands.

Section A-I/15
Transitional provisions

(No provisions)

* IMO Model Course 5.04 – *Human Resources Management* and IMO Model Course 6.03 – *Aspects of Ship Administration for Company Office Staff* may be of assistance in the preparation of courses.

Chapter II

Standards regarding the master and deck department

Section A-II/1

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

Standard of competence

1 Every candidate for certification shall:

.1 be required to demonstrate the competence to undertake, at operational level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/1;

.2 at least hold an appropriate certificate for performing VHF radiocommunications in accordance with the requirements of the Radio Regulations; and

.3 if designated to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents, hold an appropriate certificate issued or recognized under the provisions of the Radio Regulations.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/1.

3 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/1 shall be sufficient for officers of the watch to carry out their watchkeeping duties.*

4 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall be based on section A-VIII/2, part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch,# and shall also take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

5 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/1.

* IMO Model Course 7.03 – *Officer in Charge of a Navigational Watch* may be of assistance in the preparation of courses.

On-board training

6 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch of ships of 500 gross tonnage or more whose seagoing service, in accordance with paragraph 2.2 of regulation II/1, forms part of a training programme approved as meeting the requirements of this section shall follow an approved programme of on-board training which:

.1 ensures that during the required period of seagoing service the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an officer in charge of a navigational watch, taking into account the guidance given in section B-II/1 of this Code;

.2 is closely supervised and monitored by qualified officers aboard the ships in which the approved seagoing service is performed; and

.3 is adequately documented in a training record book or similar document.*

Near-coastal voyages

7 The following subjects may be omitted from those listed in column 2 of table A-II/1 for issue of restricted certificates for service on near-coastal voyages, bearing in mind the safety of all ships which may be operating in the same waters:

.1 celestial navigation; and

.2 those electronic systems of position fixing and navigation that do not cover the waters for which the certificate is to be valid.

* IMO Model Course 7.03 – *Officer in Charge of a Navigational Watch* and a similar document produced by the International Shipping Federation may be of assistance in the preparation of training record books.

Table A-II/1

Specification of minimum standard of competence for officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

Function: Navigation at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a passage and determine position	*Celestial navigation* Ability to use celestial bodies to determine the ship's position *Terrestrial and coastal navigation* Ability to determine the ship's position by use of: .1 landmarks .2 aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys .3 dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and estimated speed	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training using: chart catalogues, charts, navigational publications, radio navigational warnings, sextant, azimuth mirror, electronic navigation equipment, echo-sounding equipment, compass	The information obtained from navigational charts and publications is relevant, interpreted correctly and properly applied. All potential navigational hazards are accurately identified The primary method of fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and conditions The position is determined within the limits of acceptable instrument/system errors The reliability of the information obtained from the primary method of position fixing is checked at appropriate intervals Calculations and measurements of navigational information are accurate

Funtion: Navigation at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a passage and determine position *(continued)*	Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications, such as sailing directions, tide tables, notices to mariners, radio navigational warnings and ships' routeing information *NOTE:* ECDIS systems are considered to be included under the term "charts"		The charts selected are the largest scale suitable for the area of navigation and charts and publications are corrected in accordance with the latest information available
	Electronic systems of position fixing and navigation Ability to determine the ship's position by use of electronic navigational aids *Echo-sounders* Ability to operate the equipment and apply the information correctly		Performance checks and tests to navigation systems comply with manufacturer's recommendations and good navigational practice
	Compass – magnetic and gyro Knowledge of the principles of magnetic and gyro-compasses Ability to determine errors of the magnetic and gyro-compasses, using celestial and terrestrial means, and to allow for such errors		Errors in magnetic and gyro-compasses are determined and correctly applied to courses and bearings

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a passage and determine position (*continued*)	*Steering control systems* Knowledge of steering control systems, operational procedures and change-over from manual to automatic control and vice versa. Adjustment of controls for optimum performance		The selection of the mode of steering is the most suitable for the prevailing weather, sea and traffic conditions and intended manoeuvres
	Meteorology Ability to use and interpret information obtained from shipborne meteorological instruments		Measurements and observations of weather conditions are accurate and appropriate to the passage
	Knowledge of the characteristics of the various weather systems, reporting procedures and recording systems		
	Ability to apply the meteorological information available		Meteorological information is correctly interpreted and applied

Function: Navigation at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain a safe navigational watch	*Watchkeeping* Thorough knowledge of the content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea Thorough knowledge of the Principles to be observed in keeping a navigational watch Thorough knowledge of effective bridge teamwork procedures The use of routeing in accordance with the General Provisions on Ships' Routeing	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience; .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures A proper look-out is maintained at all times and in such a way as to conform to accepted principles and procedures Lights, shapes and sound signals conform with the requirements contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and are correctly recognized The frequency and extent of monitoring of traffic, the ship and the environment conform with accepted principles and procedures A proper record is maintained of the movements and activities relating to the navigation of the ship Responsibility for the safety of navigation is clearly defined at all times, including periods when the master is on the bridge and while under pilotage

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use of radar and ARPA to maintain safety of navigation *Note:* Training and assessment in the use of ARPA is not required for those who serve exclusively on ships not fitted with ARPA. This limitation shall be reflected in the endorsement issued to the seafarer concerned.	*Radar navigation* Knowledge of the fundamentals of radar and automatic radar plotting aids (ARPA) Ability to operate and to interpret and analyse information obtained from radar, including the following: Performance, including: .1 factors affecting performance and accuracy .2 setting up and maintaining displays .3 detection of misrepresentation of information, false echoes, sea return, etc., racons and SARTs Use, including: .1 range and bearing; course and speed of other ships; time and distance of closest approach of crossing, meeting overtaking ships .2 identification of critical echoes; detecting course and speed changes of other ships; effect of changes in own ship's course or speed or both	Assessment of evidence obtained from approved radar simulator and ARPA simulator training plus in-service experience	Information obtained from radar and ARPA is correctly interpreted and analysed, taking into account the limitations of the equipment and prevailing circumstances and conditions Action taken to avoid a close encounter or collision with other vessels is in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea Decisions to amend course and/or speed are both timely and in accordance with accepted navigation practice Adjustments made to the ship's course and speed maintain safety of navigation Communication is clear, concise and acknowledged at all times in a seamanlike manner Manoeuvring signals are made at the appropriate time and are in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

Function: Navigation at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use of radar and ARPA to maintain safety of navigation *(continued)* *Note:* Training and assessment in the use of ARPA is not required for those who serve exclusively on ships not fitted with ARPA. This limitation shall be reflected in the endorsement issued to the seafarer concerned.	.3 application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea .4 plotting techniques and relative and true motion concepts .5 parallel indexing Principal types of ARPA, their display characteristics, performance standards and the dangers of over-reliance on ARPA Ability to operate and to interpret and analyse information obtained from ARPA, including: .1 system performance and accuracy, tracking capabilities and limitations, and processing delays .2 use of operational warnings and system tests .3 methods of target acquisition and their limitations .4 true and relative vectors, graphic representation of target information and danger areas .5 deriving and analysing information, critical echoes, exclusion areas and trial manoeuvres		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Respond to emergencies	*Emergency procedures* Precautions for the protection and safety of passengers in emergency situations Initial action to be taken following a collision or a grounding; initial damage assessment and control Appreciation of the procedures to be followed for rescuing persons from the sea, assisting a ship in distress, responding to emergencies which arise in port	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 practical training	The type and scale of the emergency is promptly identified Initial actions and, if appropriate, manoeuvring of the ship are in accordance with contingency plans and are appropriate to the urgency of the situation and nature of the emergency
Respond to a distress signal at sea	*Search and rescue* Knowledge of the contents of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction or approved simulator training, where appropriate	The distress or emergency signal is immediately recognized Contingency plans and instructions in standing orders are implemented and complied with

Function: Navigation at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases and use English in written and oral form	*English language* Adequate knowledge of the English language to enable the officer to use charts and other nautical publications, to understand meteorological information and messages concerning ship's safety and operation, to communicate with other ships and coast stations and to perform the officer's duties also with a multilingual crew, including the ability to use and understand the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction	English language navigational publications and messages relevant to the safety of the ship are correctly interpreted or drafted Communications are clear and understood
Transmit and receive information by visual signalling	*Visual signalling* Ability to transmit and receive signals by Morse light Ability to use the International Code of Signals	Assessment of evidence obtained from practical instruction	Communications within the operator's area of responsibility are consistently successful

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre the ship	*Ship manoeuvring and handling* Knowledge of: .1 the effects of deadweight, draught, trim, speed and under-keel clearance on turning circles and stopping distances .2 the effects of wind and current on ship handling .3 manoeuvres and procedures for the rescue of person overboard .4 squat, shallow-water and similar effects .5 proper procedures for anchoring and mooring	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved training on a manned scale ship model where appropriate	Safe operating limits of ship propulsion, steering and power systems are not exceeded in normal manoeuvres Adjustments made to the ship's course and speed maintain safety of navigation

Function: Cargo handling and stowage at the operational level

Monitor the loading, stowage, securing and unloading of cargoes and their care during the voyage	*Cargo handling, stowage and securing* Knowledge of the effect of cargo including heavy lifts on the seaworthiness and stability of the ship Knowledge of safe handling, stowage and securing of cargoes including dangerous, hazardous and harmful cargoes and their effect on the safety of life and of the ship	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Cargo operations are carried out in accordance with the cargo plan or other documents and established safety rules/regulations, equipment operating instructions and shipboard stowage limitations The handling of dangerous, hazardous and harmful cargoes complies with international regulations and recognized standards and codes of safe practice

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Ensure compliance with pollution-prevention requirements	*Prevention of pollution of the marine environment and anti-pollution procedures* Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment Anti-pollution procedures and all associated equipment	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience	Procedures for monitoring shipboard operations and ensuring compliance with MARPOL requirements are fully observed
Maintain seaworthiness of the ship	*Ship stability* Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy Understanding of the fundamentals of watertight integrity *Ship construction* General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	The stability conditions comply with the IMO intact stability criteria under all conditions of loading Actions to ensure and maintain the watertight integrity of the ship are in accordance with accepted practice

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Prevent, control and fight fires on board	*Fire prevention and fire-fighting appliances* Knowledge of fire prevention Ability to organize fire drills Knowledge of classes and chemistry of fire Knowledge of fire-fighting systems Knowledge of action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems	Assessment of evidence obtained from approved fire-fighting training and experience as set out in section A-VI/3	The type and scale of the problem is promptly identified and initial actions conform with the emergency procedure and contingency plans for the ship Evacuation, emergency shutdown and isolation procedures are appropriate to the nature of the emergency and are implemented promptly The order of priority, and the levels and time-scales of making reports and informing personnel on board, are relevant to the nature of the emergency and reflect the urgency of the problem
Operate life-saving appliances	*Life-saving* Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of survival craft and rescue boats, their launching appliances and arrangements, and their equipment, including radio life-saving appliances, satellite EPIRBs, SARTs, immersion suits and thermal protective aids. Knowledge of survival at sea techniques	Assessment of evidence obtained from approved training and experience as set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4	Actions in responding to abandon ship and survival situations are appropriate to the prevailing circumstances and conditions and comply with accepted safety practices and standards

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Apply medical first aid on board ship	*Medical aid* Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship	Assessment of evidence obtained from approved training as set out in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3	The identification of probable cause, nature and extent of injuries or conditions is prompt and treatment minimizes immediate threat to life
Monitor compliance with legislative requirements	Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment	Assessment of evidence obtained from examination or approved training	Legislative requirements relating to safety of life at sea and protection of the marine environment are correctly identified

Section A-II/2

Mandatory minimum requirements for certification of masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more

Standard of competence

1 Every candidate for certification as master or chief mate of ships of 500 gross tonnage or more shall be required to demonstrate the competence to undertake, at the management level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/2.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/2. This incorporates, expands and extends in depth the subjects listed in column 2 of table A-II/1 for officers in charge of a navigational watch.

3 Bearing in mind that the master has ultimate responsibility for the safety of the ship, its passengers, crew and cargo, and for the protection of the marine environment against pollution by the ship and that a chief mate shall be in a position to assume that responsibility at any time, assessment in these subjects shall be designed to test their ability to assimilate all available information that affects the safety of the ship, its passengers, crew or cargo, or the protection of the marine environment.

4 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/2 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of master or chief mate.*

5 The level of theoretical knowledge, understanding and proficiency required under the different sections in column 2 of table A-II/2 may be varied according to whether the certificate is to be valid for ships of 3,000 gross tonnage or more or for ships of between 500 gross tonnage and 3,000 gross tonnage.

6 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

7 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/2.

---

* IMO Model Course 7.01 – *Master and Chief Mate* may be of assistance in the preparation of courses.

Near-coastal voyages

8 An Administration may issue a certificate restricted to service on ships engaged exclusively on near-coastal voyages and, for the issue of such a certificate, may exclude such subjects as are not applicable to the waters or ships concerned, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters.

Table A-II/2

Specification of minimum standard of competence for masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more

Function: Navigation at the management level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan a voyage and conduct navigation	Voyage planning and navigation for all conditions by acceptable methods of plotting ocean tracks, taking into account, e.g.: .1 restricted waters .2 meteorological conditions .3 ice .4 restricted visibility .5 traffic separation schemes .6 areas of extensive tidal effects Routeing in accordance with the General Principles on Ships' Routeing Reporting in accordance with the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training using: chart catalogues, charts, nautical publications and ship particulars	The equipment, charts and nautical publications required for the voyage are enumerated and appropriate to the safe conduct of the voyage. The reasons for the planned route are supported by facts and statistical data obtained from relevant sources and publications. Positions, courses, distances and time calculations are correct within accepted accuracy standards for navigational equipment. All potential navigational hazards are accurately identified.

Function: Navigation at the management level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Determine position and the accuracy of resultant position fix by any means	*Position determination in all conditions:* .1 by celestial observations .2 by terrestrial observations, including the ability to use appropriate charts, notices to mariners and other publications to assess the accuracy of the resulting position fix .3 using modern electronic navigational aids, with specific knowledge of their operating principles, limitations, sources of error, detection of misrepresentation of information and methods of correction to obtain accurate position fixing	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training using: .1 charts, nautical almanac, plotting sheets, chronometer, sextant and a calculator .2 charts, navigational publications and instruments (azimuth mirror, sextant, log, sounding equipment, compass) and manufacturers' manuals .3 radar, Decca, Loran, satellite navigation systems and appropriate navigational charts and publications	The primary method chosen for fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and conditions The fix obtained by celestial observations is within accepted accuracy levels The fix obtained by terrestrial observations is within accepted accuracy levels The accuracy of the resulting fix is properly assessed The fix obtained by the use of electronic navigational aids is within the accuracy standards of the systems in use. The possible errors affecting the accuracy of the resulting position are stated and methods of minimizing the effects of system errors on the resulting position are properly applied

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Determine and allow for compass errors	Ability to determine and allow for errors of the magnetic and gyro-compasses Knowledge of the principles of magnetic and gyro-compasses An understanding of systems under the control of the master gyro and a knowledge of the operation and care of the main types of gyro-compass	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training using: celestial observations, terrestrial bearings and comparison between magnetic and gyro-compasses	The method and frequency of checks for errors of magnetic and gyro-compasses ensures accuracy of information

Function: Navigation at the management level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Co-ordinate search and rescue operations	A thorough knowledge of and ability to apply the procedures contained in the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training using: relevant publications, charts, meteorological data, particulars of ships involved, radiocommunication equipment and other available facilities and one or more of the following: .1 approved SAR training course .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved laboratory equipment training	The plan for co-ordinating search and rescue operations is in accordance with international guidelines and standards Radiocommunications are established and correct communication procedures are followed at all stages of the search and rescue operations
Establish watchkeeping arrangements and procedures	Thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea Thorough knowledge of the content, application and intent of the Principles to be observed in keeping a navigational watch. Effective bridge teamwork procedures	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate	Watchkeeping arrangements and procedures are established and maintained in compliance with international regulations and guidelines so as to ensure the safety of navigation, protection of the marine environment and safety of the ship and persons on board.

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain safe navigation through the use of radar and ARPA and modern navigation systems to assist command decision-making *Note:* Training and assessment in the use of ARPA is not required for those who serve exclusively on ships not fitted with ARPA. This limitation shall be reflected in the endorsement issued to the seafarer concerned.	An appreciation of system errors and thorough understanding of the operational aspects of modern navigational systems, including radar and ARPA Blind pilotage techniques Evaluation of navigational information derived from all sources, including radar and ARPA, in order to make and implement command decisions for collision avoidance and for directing the safe navigation of the ship The inter-relationship and optimum use of all navigational data available for conducting navigation	Assessment of evidence obtained from approved radar simulator and ARPA simulator training	Information obtained from radar and ARPA is correctly interpreted and analysed, taking into account the limitations of the equipment and prevailing circumstances and conditions Action taken to avoid a close encounter or collision with another vessel is in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

Function: Navigation at the management level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Forecast weather and oceanographic conditions	Ability to understand and interpret a synoptic chart and to forecast area weather, taking into account local weather conditions and information received by weather fax Knowledge of the characteristics of various weather systems, including tropical revolving storms and avoidance of storm centres and the dangerous quadrants Knowledge of ocean current systems Ability to calculate tidal conditions Use all appropriate navigational publications on tides and currents	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved laboratory equipment training	The likely weather conditions predicted for a determined period are based on all available information Actions taken to maintain safety of navigation minimize any risk to safety of the ship Reasons for intended action are backed by statistical data and observations of the actual weather conditions
Respond to navigational emergencies	Precautions when beaching a ship Action to be taken if grounding is imminent, and after grounding Refloating a grounded ship with and without assistance Action to be taken if collision is imminent and following a collision or impairment of the watertight integrity of the hull by any cause Assessment of damage control Emergency steering Emergency towing arrangements and towing procedures	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction, in-service experience and practical drills in emergency procedures	The type and scale of any problem is promptly identified and decisions and actions minimize the effects of any malfunction of the ship's systems Communications are effective and comply with established procedures Decisions and actions maximize safety of persons on board

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre and handle a ship in all conditions	Manoeuvring and handling a ship in all conditions, including: .1 manoeuvres when approaching pilot stations and embarking or disembarking pilots, with due regard to weather, tide, headreach and stopping distances .2 handling ship in rivers, estuaries and restricted waters, having regard to the effects of current, wind and restricted water on helm response .3 application of constant rate of turn techniques .4 manoeuvring in shallow water, including the reduction in under-keel clearance caused by squat, rolling and pitching .5 interaction between passing ships and between own ship and nearby banks (canal effect) .6 berthing and unberthing under various conditions of wind, tide and current with and without tugs .7 ship and tug interaction .8 use of propulsion and manoeuvring systems	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate .3 approved manned scale ship model, where appropriate	All decisions concerning berthing and anchoring are based on a proper assessment of the ship's manoeuvring and engine characteristics and the forces to be expected while berthed alongside or lying at anchor While under way, a full assessment is made of possible effects of shallow and restricted waters, ice, banks, tidal conditions, passing ships and own ship's bow and stern wave so that the ship can be safely manoeuvred under various conditions of loading and weather

Function: Navigation at the management level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre and handle a ship in all conditions *(continued)*	.9 choice of anchorage; anchoring with one or two anchors in limited anchorages and factors involved in determining the length of anchor cable to be used .10 dragging anchor; clearing fouled anchors .11 dry-docking, both with and without damage .12 management and handling of ships in heavy weather, including assisting a ship or aircraft in distress; towing operations; means of keeping an unmanageable ship out of trough of the sea, lessening drift and use of oil .13 precautions in manoeuvring to launch rescue boats or survival craft in bad weather .14 methods of taking on board survivors from rescue boats and survival craft .15 ability to determine the manoeuvring and propulsion characteristics of common types of ships with special reference to stopping distances and turning circles at various draughts and speeds		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre and handle a ship in all conditions *(continued)*	.16 importance of navigating at reduced speed to avoid damage caused by own ship's bow wave and stern wave .17 practical measures to be taken when navigating in or near ice or in conditions of ice accumulation on board .18 use of, and manoeuvring in and near, traffic separation schemes and in vessel traffic service (VTS) areas		
Operate remote controls of propulsion plant and engineering systems and services	Operating principles of marine power plants Ships' auxiliary machinery General knowledge of marine engineering terms	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate	Plant, auxiliary machinery and equipment is operated in accordance with technical specifications and within safe operating limits at all times

Function: Cargo handling and stowage at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and ensure safe loading, stowage, securing, care during the voyage and unloading of cargoes	Knowledge of and ability to apply relevant international regulations, codes and standards concerning the safe handling, stowage, securing and transport of cargoes Knowledge of the effect on trim and stability of cargoes and cargo operations Use of stability and trim diagrams and stress-calculating equipment, including automatic data-based (ADB) equipment, and knowledge of loading cargoes and ballasting in order to keep hull stress within acceptable limits Stowage and securing of cargoes on board ships, including cargo-handling gear and securing and lashing equipment Loading and unloading operations, with special regard to the transport of cargoes identified in the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing. General knowledge of tankers and tanker operations	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training, where appropriate using: stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment.	The frequency and extent of cargo condition monitoring is appropriate to its nature and prevailing conditions Unacceptable or unforeseen variations in the condition or specification of the cargo is promptly recognized and remedial action is immediately taken and designed to safeguard the safety of the ship and those on board Cargo operations are planned and executed in accordance with established procedures and legislative requirements Stowage and securing of cargoes ensures that stability and stress conditions remain within safe limits at all times during the voyage

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Carriage of dangerous cargoes	International regulations, standards, codes and recommendations on the carriage of dangerous cargoes, including the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code and the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) Carriage of dangerous, hazardous and harmful cargoes; precautions during loading and unloading and care during the voyage	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved simulator training where appropriate .3 approved specialist training	Planned distribution of cargo is based on reliable information and is in accordance with established guidelines and legislative requirements Information on dangers, hazards and special requirements is recorded in a format suitable for easy reference in the event of an incident

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Control trim, stability and stress	Understanding of fundamental principles of ship construction and the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve trim and stability Knowledge of the effect on trim and stability of a ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and countermeasures to be taken Knowledge of IMO recommendations concerning ship stability	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Stability and stress conditions are maintained within safe limits at all times
Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and the protection of the marine environment	Knowledge of international maritime law embodied in international agreements and conventions Regard shall be paid especially to the following subjects: .1 certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and their period of validity .2 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention on Load Lines	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Procedures for monitoring operations and maintenance comply with legislative requirements Potential non-compliance is promptly and fully identified Planned renewal and extension of certificates ensures continued validity of surveyed items and equipment

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and the protection of the marine environment *(continued)*	.3 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea .4 responsibilities under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships .5 maritime declarations of health and the requirements of the International Health Regulations .6 responsibilities under international instruments affecting the safety of the ship, passengers, crew and cargo .7 methods and aids to prevent pollution of the marine environment by ships .8 national legislation for implementing international agreements and conventions		

Funtion: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain safety and security of the ship's crew and passengers and the operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems	A thorough knowledge of life-saving appliance regulations (International Convention for the Safety of Life at Sea) Organization of fire and abandon ship drills Maintenance of operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems Actions to be taken to protect and safeguard all persons on board in emergencies Actions to limit damage and salve the ship following a fire, explosion, collision or grounding	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction and approved in-service training and experience	Procedures for monitoring fire-detection and safety systems ensure that all alarms are detected promptly and acted upon in accordance with established emergency procedures
Develop emergency and damage control plans and handle emergency situations	Preparation of contingency plans for response to emergencies Ship construction, including damage control Methods and aids for fire prevention, detection and extinction Functions and use of life-saving appliances	Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience	Emergency procedures are in accordance with the established plans for emergency situations

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Organize and manage the crew	A knowledge of personnel management, organization and training on board ship A knowledge of related international maritime conventions and recommendations, and national legislation	Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience	The crew are allocated duties and informed of expected standards of work and behaviour in a manner appropriate to the individuals concerned Training objectives and activities are based on an assessment of current competence and capabilities and operational requirements
Organize and manage the provision of medical care on board	A thorough knowledge* of the use and contents of the following publications: .1 *International Medical Guide for Ships* or equivalent national publications .2 Medical section of the *International Code of Signals* .3 *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods*	Examination and assessment of evidence obtained from approved training	Action taken and procedures followed correctly apply and make full use of advice available

* The section on First Aid and Medical Care in the IMO/ILO *Document for Guidance* may be of assistance in the preparation of courses.

Section A-II/3

Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages

OFFICER IN CHARGE OF A NAVIGATIONAL WATCH

Standard of competence

1 Every candidate for certification shall:

.1 be required to demonstrate the competence to undertake, at operational level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/3;

.2 at least hold an appropriate certificate for performing VHF radiocommunications in accordance with the requirements of the Radio Regulations; and

.3 if designated to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents, hold an appropriate certificate issued or recognized under the provisions of the Radio Regulations.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-II/3.

3 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-II/3 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of officer in charge of a navigational watch.

4 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall be based on section A-VIII/2, part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch, and shall also take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

5 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-II/3.

Special training

6 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages, who, in accordance with paragraph 4.2.1 of regulation II/3, is required to have completed special training, shall follow an approved programme of on-board training which:

.1 ensures that during the required period of seagoing service the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an officer in charge of a navigational watch, taking into account the guidance given in section B-II/1 of this Code;

.2 is closely supervised and monitored by qualified officers on board the ships in which the approved seagoing service is performed; and

.3 is adequately documented in a training record book or similar document.*

MASTER

7 Every candidate for certification as master on ships of less than 500 gross tonnage, engaged on near-coastal voyages, shall meet the requirements for an officer in charge of a navigational watch set out below and, in addition, shall be required to provide evidence of knowledge and ability to carry out all the duties of such a master.

* IMO Model Course 7.03 – *Officer in Charge of a Navigational Watch* and a similar document produced by the International Shipping Federation may be of assistance in the preparation of training record books.

Table A-II/3

Specification of minimum standard of competence for officers in charge of a navigational watch and for masters on ships of less than 500 gross tonnage engaged on near-coastal voyages

Function: Navigation at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a coastal passage and determine position	*Navigation* Ability to determine the ship's position by the use of: .1 landmarks .2 aids to navigation, including lighthouses, beacons and buoys .3 dead reckoning, taking into account winds, tides, currents and estimated speed	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training using: chart catalogues, charts, navigational publications, radio navigational warnings, sextant, azimuth mirror, electronic navigation equipment, echo-sounding equipment, compass	Information obtained from navigational charts and publications is relevant, interpreted correctly and properly applied The primary method of fixing the ship's position is the most appropriate to the prevailing circumstances and conditions The position is determined within the limits of acceptable instrument/system errors The reliability of the information obtained from the primary method of position fixing is checked at appropriate intervals Calculations and measurements of navigational information are accurate

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a coastal passage and determine position *(continued)*	Thorough knowledge of and ability to use navigational charts and publications, such as sailing directions, tide tables, notices to mariners, radio navigational warnings and ships' routeing information Reporting in accordance with the Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems *Note:* This item only required for certification as master		Charts and publications selected are the largest scale on board suitable for the area of navigation and charts are corrected in accordance with the latest information available
	Navigational aids and equipment Ability to operate safely and determine the ship's position by use of all navigational aids and equipment commonly fitted on board the ships concerned	Assessment of evidence obtained from approved radar navigation and ARPA simulator training	Performance checks and tests of navigation systems comply with manufacturer's recommendations, good navigational practice and IMO resolutions on performance standards for navigational equipment Interpretation and analysis of information obtained from radar is in accordance with accepted navigational practice and takes account of the limits and accuracy levels of radar.
	Compasses Knowledge of the errors and corrections of magnetic compasses Ability to determine errors of the compass using terrestrial means, and to allow for such errors		Errors in magnetic compasses are determined and applied correctly to courses and bearings

Function: Navigation at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and conduct a coastal passage and determine position *(continued)*	*Automatic pilot* Knowledge of automatic pilot systems and procedures; change-over from manual to automatic control and vice versa; adjustment of controls for optimum performance *Meteorology* Ability to use and interpret information obtained from shipborne meteorological instruments Knowledge of the characteristics of the various weather systems, reporting procedures and recording systems Ability to apply the meteorological information available		Selection of the mode of steering is the most suitable for prevailing weather, sea and traffic conditions and intended manoeuvres Measurements and observations of weather conditions are accurate and appropriate to the passage Meteorological information is evaluated and applied to maintain the safe passage of the vessel

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain a safe navigational watch	*Watchkeeping* Thorough knowledge of content, application and intent of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea Knowledge of content of the Principles to be observed in keeping a navigational watch Use of routeing in accordance with the General Provisions on Ships' Routeing	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures A proper look-out is maintained at all times and in conformity with accepted principles and procedures Lights, shapes and sound signals conform with the requirements contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea and are correctly recognized The frequency and extent of monitoring of traffic, the ship and the environment conforms with accepted principles and procedures Action to avoid close encounters and collision with other vessels is in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Decisions to adjust course and/or speed are both timely and in accordance with accepted navigation procedures A proper record is maintained of movements and activities relating to the navigation of the ship Responsibility for safe navigation is clearly defined at all times, including periods when the master is on the bridge and when under pilotage

Function: Navigation at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Respond to emergencies	Emergency procedures, including: .1 precautions for the protection and safety of passengers in emergency situations .2 initial assessment of damage and damage control .3 action to be taken following a collision .4 action to be taken following a grounding In addition, the following material should be included for certification as master: .1 emergency steering .2 arrangements for towing and for being taken in tow .3 rescuing persons from the sea .4 assisting a vessel in distress .5 appreciation of the action to be taken when emergencies arise in port	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 practical instruction	The type and scale of the emergency is promptly identified Initial actions and, if appropriate, manoeuvring are in accordance with contingency plans and are appropriate to the urgency of the situation and the nature of the emergency
Respond to a distress signal at sea	*Search and rescue* Knowledge of the contents of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction or approved simulator training, where appropriate	The distress or emergency signal is immediately recognized Contingency plans and instructions in standing orders are implemented and complied with

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Manoeuvre the ship and operate small ship power plants	*Ship manoeuvring and handling* Knowledge of factors affecting safe manoeuvring and handling The operation of small ship power plants and auxiliaries Proper procedures for anchoring and mooring	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Safe operating limits of ship propulsion, steering and power systems are not exceeded in normal manoeuvres Adjustments made to the ship's course and speed maintain safety of navigation Plant, auxiliary machinery and equipment is operated in accordance with technical specifications and within safe operating limits at all times

Function: Cargo handling and stowage at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Monitor the loading, stowage, securing and unloading of cargoes and their care during the voyage	*Cargo handling, stowage and securing* Knowledge of safe handling, stowage and securing of cargoes including dangerous, hazardous and harmful cargoes and their effect on the safety of life and of the ship Use of the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Cargo operations are carried out in accordance with the cargo plan or other documents and established safety rules/regulations, equipment operating instructions and shipboard stowage limitations The handling of dangerous, hazardous and harmful cargoes complies with international regulations and recognized standards and codes of safe practice

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Ensure compliance with pollution-prevention requirements	*Prevention of pollution of the marine environment and anti-pollution procedures* Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment and anti-pollution procedures Anti-pollution procedures and all associated equipment	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience	Procedures for monitoring shipboard operations and ensuring compliance with MARPOL requirements are fully observed
Maintain seaworthiness of the ship	*Ship stability* Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy Understanding of the fundamentals of watertight integrity *Ship construction* General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Stability conditions comply with the IMO intact stability criteria under all conditions of loading Actions to ensure and maintain the watertight integrity of the ship are in accordance with accepted practice

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Prevent, control and fight fires on board	*Fire prevention and fire-fighting appliances* Knowledge of fire prevention Ability to organize fire drills Knowledge of classes and chemistry of fire Knowledge of fire-fighting systems Understanding of action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems	Assessment of evidence obtained from approved fire-fighting training and experience as set out in section A-VI/3	The type and scale of the problem is promptly identified and initial actions conform with the emergency procedures and contingency plans for the ship Evacuation, emergency shutdown and isolation procedures are appropriate to the nature of the emergency and are implemented promptly. The order of priority, and the levels and time-scales of making reports and informing personnel on board, are relevant to the nature of the emergency and reflect the urgency of the problem
Operate life-saving appliances	*Life-saving* Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of survival craft and rescue boats, their launching appliances and arrangements, and their equipment, including radio life-saving appliances, satellite EPIRBs, SARTs, immersion suits and thermal protective aids. Knowledge of survival at sea techniques	Assessment of evidence obtained from approved training and experience as set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4	Actions in responding to abandon ship and survival situations are appropriate to the prevailing circumstances and conditions and comply with accepted safety practices and standards

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Apply medical first aid on board ship	*Medical aid* Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship	Assessment of evidence obtained from approved training as set out in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3	The identification of probable cause, nature and extent of injuries or conditions is prompt and treatment minimizes immediate threat to life
Monitor compliance with legislative requirements	Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment	Assessment of evidence obtained from examination or approved training	Legislative requirements relating to safety of life at sea and protection of the marine environment are correctly identified

Section A-II/4

Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a navigational watch

Standard of competence

1 Every rating forming part of a navigational watch on a seagoing ship of 500 gros tonnage or more shall be required to demonstrate the competence to perform th navigation function at the support level, as specified in column 1 of table A-II/4.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required of rating forming part of a navigational watch on a seagoing ship of 500 gross tonnage or mor is listed in column 2 of table A-II/4.

3 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of havin achieved the required standard of competence in accordance with the methods fo demonstrating competence and the criteria for evaluating competence specified i columns 3 and 4 of table A-II/4. The reference to "practical test" in column 3 ma include approved shore-based training in which the students undergo practical testing

4 Where there are no tables of competence for the support level in respect t certain functions, it remains the responsibility of the Administration to determine th appropriate training, assessment and certification requirements to be applied to per sonnel designated to perform those functions at the support level.

Table A-II/4

Specification of minimum standard of competence for ratings forming part of a navigational watch

Function: Navigation at the support level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Steer the ship and comply with helm orders also in the English language	Use of magnetic and gyro-compasses Helm orders Change-over from automatic pilot to hand steering and vice versa	Assessment of evidence obtained from: .1 practical test, or .2 approved in-service experience or approved training ship experience	A steady course is steered within acceptable limits having regard to the area of navigation and prevailing sea state. Alterations of course are smooth and controlled Communications are clear and concise at all times and orders are acknowledged in a seamanlike manner
Keep a proper look-out by sight and hearing	Responsibilities of a look-out, including reporting the approximate bearing of a sound signal, light or other object in degrees or points	Assessment of evidence obtained from: .1 practical test, or .2 approved in-service experience or approved training ship experience	Sound signals, lights and other objects are promptly detected and their appropriate bearing in degrees or points is reported to the officer of the watch

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Contribute to monitoring and controlling a safe watch	Shipboard terms and definitions Use of appropriate internal communication and alarm systems Ability to understand orders and to communicate with the officer of the watch in matters relevant to watchkeeping duties Procedures for the relief, maintenance and handover of a watch Information required to maintain a safe watch Basic environmental protection procedures	Assessment of evidence obtained from approved in-service experience or approved training ship experience	Communications are clear and concise and advice/clarification is sought from the officer on watch where watch information or instructions are not clearly understood Maintenance, handover and relief of the watch is in conformity with accepted practices and procedures
Operate emergency equipment and apply emergency procedures	Knowledge of emergency duties and alarm signals Knowledge of pyrotechnic distress signals; satellite EPIRBs and SARTs Avoidance of false distress alerts and action to be taken in event of accidental activation	Assessment of evidence obtained from demonstration and approved in-service experience or approved training ship experience	Initial action on becoming aware of an emergency or abnormal situation is in conformity with established practices and procedures Communications are clear and concise at all times and orders are acknowledged in a seamanlike manner The integrity of emergency and distress alerting systems is maintained at all times

Chapter III
Standards regarding the engine department

Section A-III/1
Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

Training

1 The education and training required by paragraph 2.3 of regulation III/1 shall include training in mechanical and electrical workshop skills relevant to the duties of an engineer officer.

On-board training

2 Every candidate for certification as officer in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineer in a periodically unmanned engine-room of ships powered by main propulsion machinery of 750 kW or more shall follow an approved programme of on-board training which:

.1 ensures that during the required period of seagoing service the candidate receives systematic practical training and experience in the tasks, duties and responsibilities of an officer in charge of an engine-room watch, taking into account the guidance given in section B-III/1 of this Code;

.2 is closely supervised and monitored by a qualified and certificated engineer officer aboard the ships in which the approved seagoing service is performed; and

.3 is adequately documented in a training record book.

Standard of competence

3 Every candidate for certification as officer in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineer in a periodically unmanned engine-room on a seagoing ship powered by main propulsion machinery of 750 kW propulsion power or more shall be required to demonstrate ability to undertake, at the operational level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-III/1.

4 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-III/1.

5 The level of knowledge of the material listed in column 2 of table A-III/1 shall be sufficient for engineer officers to carry out their watchkeeping duties.*

6 Training and experience to achieve the necessary theoretical knowledge, understanding and proficiency shall be based on section A-VIII/2, part 3-2 – Principles to be observed in keeping an engineering watch, and shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

7 Candidates for certification for service in ships in which steam boilers do not form part of their machinery may omit the relevant requirements of table A-III/1. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for service on ships in which steam boilers form part of a ship's machinery until the engineer officer meets the standard of competence in the items omitted from table A-III/1. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

8 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-III/1.

Near-coastal voyages

9 The requirements of paragraphs 2.2 and 2.3 of regulation III/1 may be varied for engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of less than 3,000 kW propulsion power engaged on near-coastal voyages, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

* IMO Model Course 7.04 – *Engineer Officer in Charge of a Watch* may be of assistance in the preparation of courses.

Table A-III/1

Specification of minimum standard of competence for officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

Function: Marine engineering at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use appropriate tools for fabrication and repair operations typically performed on ships	Characteristics and limitations of materials used in construction and repair of ships and equipment Characteristics and limitations of processes used for fabrication and repair Properties and parameters considered in the fabrication and repair of systems and components Application of safe working practices in the workshop environment	Assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved workshop skills training .2 approved practical experience and tests	Identification of important parameters for fabrication of typical ship related components is appropriate Selection of material is appropriate Fabrication is to designated tolerances Use of equipment and machine tools is appropriate and safe
Use hand tools and measuring equipment for dismantling, maintenance, repair and re-assembly of shipboard plant and equipment	Design characteristics and selection of materials in construction of equipment Interpretation of machinery drawings and handbooks Operational characteristics of equipment and systems	Assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved workshop skills training .2 approved practical experience and tests	Safety procedures followed are appropriate Selection of tools and spare gear is appropriate Dismantling, inspecting, repairing and reassembling equipment is in accordance with manuals and good practice Re-commissioning and performance testing is in accordance with manuals and good practice

Function: Marine engineering at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use hand tools, electrical and electronic measuring and test equipment for fault finding, maintenance and repair operations	Safety requirements for working on shipboard electrical systems Construction and operational characteristics of shipboard AC and DC electrical systems and equipment Construction and operation of electrical test and measuring equipment	Assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved workshop skills training .2 approved practical experience and tests	Implementation of safety procedures is satisfactory Selection and use of test equipment is appropriate and interpretation of results is accurate Selection of procedures for the conduct of repair and maintenance is in accordance with manuals and good practice Commissioning and performance testing of equipment and systems brought back into service after repair is in accordance with manuals and good practice
Maintain a safe engineering watch	Thorough knowledge of Principles to be observed in keeping an engineering watch, including: .1 duties associated with taking over and accepting a watch .2 routine duties undertaken during a watch .3 maintenance of the machinery space log-book and the significance of the readings taken .4 duties associated with handing over a watch	Assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	The conduct, handover and relief of the watch conforms with accepted principles and procedures The frequency and extent of monitoring of engineering equipment and systems conforms to manufacturers' recommendations and accepted principles and procedures, including Principles to be observed in keeping an engineering watch A proper record is maintained of the movements and activities relating to the ship's engineering systems

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain a safe engineering watch *(continued)*	Safety and emergency procedures; change-over of remote/automatic to local control of all systems Safety precautions to be observed during a watch and immediate actions to be taken in the event of fire or accident, with particular reference to oil systems		
Use English in written and oral form	Adequate knowledge of the English language to enable the officer to use engineering publications and to perform engineering duties	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction	English language publications relevant to engineering duties are correctly interpreted Communications are clear and understood
Operate main and auxiliary machinery and associated control systems	Main and auxiliary machinery: .1 preparation of main machinery and preparation of auxiliary machinery for operation .2 operation of steam boilers, including combustion systems .3 methods of checking water level in steam boilers and action necessary if water level is abnormal .4 location of common faults in machinery and plant in engine and boiler rooms and action necessary to prevent damage	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Operations are planned and carried out in accordance with established rules and procedures to ensure safety of operations and avoid pollution of the marine environment Deviations from the norm are promptly identified The output of plant and engineering systems consistently meets requirements, including bridge orders relating to changes in speed and direction The causes of machinery malfunctions are promptly identified and actions are designed to ensure the overall safety of the ship and the plant, having regard to the prevailing circumstances and conditions

Function: Marine engineering at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate pumping systems and associated control systems	Pumping systems: .1 routine pumping operations .2 operation of bilge, ballast and cargo pumping systems	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Operations are planned and carried out in accordance with established rules and procedures to ensure safety of operations and avoid pollution of the marine environment

Function: Electrical, electronic and control engineering at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate alternators, generators and control systems	*Generating plant* Appropriate basic electrical knowledge and skills Preparing, starting, coupling and changing over alternators or generators Location of common faults and action to prevent damage *Control systems* Location of common faults and action to prevent damage	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Operations are planned and carried out in accordance with established rules and procedures to ensure safety of operations

Function: Maintenance and repair at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain marine engineering systems, including control systems	*Marine systems* Appropriate basic mechanical knowledge and skills *Safety and emergency procedures* Safe isolation of electrical and other types of plant and equipment required before personnel are permitted to work on such plant or equipment Undertake maintenance and repair to plant and equipment	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Isolation, dismantling and reassembly of plant and equipment is in accordance with accepted practices and procedures. Action taken leads to the restoration of plant by the method most suitable and appropriate to the prevailing circumstances and conditions

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Ensure compliance with pollution-prevention requirements	*Prevention of pollution of the marine environment* Knowledge of the precautions to be taken to prevent pollution of the marine environment Anti-pollution procedures and all associated equipment	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience	Procedures for monitoring shipboard operations and ensuring compliance with MARPOL requirements are fully observed

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the operational level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain seaworthiness of the ship	*Ship stability* Working knowledge and application of stability, trim and stress tables, diagrams and stress-calculating equipment Understanding of the fundamentals of watertight integrity Understanding of fundamental actions to be taken in the event of partial loss of intact buoyancy *Ship construction* General knowledge of the principal structural members of a ship and the proper names for the various parts	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	The stability conditions comply with the IMO intact stability criteria under all conditions of loading Actions to ensure and maintain the watertight integrity of the ship are in accordance with accepted practice
Prevent, control and fight fires on board	*Fire prevention and fire-fighting appliances* Knowledge of fire prevention Ability to organize fire drills Knowledge of classes and chemistry of fire Knowledge of fire-fighting systems Action to be taken in the event of fire, including fires involving oil systems	Assessment of evidence obtained from approved fire-fighting training and experience as set out in section A-VI/3	The type and scale of the problem is promptly identified and initial actions conform with the emergency procedure and contingency plans for the ship Evacuation, emergency shutdown and isolation procedures are appropriate to the nature of the emergency and are implemented promptly The order of priority, and the levels and time-scales of making reports and informing personnel on board, are relevant to the nature of the emergency and reflect the urgency of the problem

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate life-saving appliances	*Life-saving* Ability to organize abandon ship drills and knowledge of the operation of survival craft and rescue boats, their launching appliances and arrangements, and their equipment, including radio life-saving appliances, satellite EPIRBs, SARTs, immersion suits and thermal protective aids. Knowledge of survival at sea techniques	Assessment of evidence obtained from approved training and experience as set out in section A-VI/2, paragraphs 1 to 4	Actions in responding to abandon ship and survival situations are appropriate to the prevailing circumstances and conditions and comply with accepted safety practices and standards
Apply medical first aid on board ship	*Medical aid* Practical application of medical guides and advice by radio, including the ability to take effective action based on such knowledge in the case of accidents or illnesses that are likely to occur on board ship	Assessment of evidence obtained from approved training as set out in section A-VI/4, paragraphs 1 to 3	Identification of probable cause, nature and extent of injuries or conditions is prompt and treatment minimizes immediate threat to life
Monitor compliance with legislative requirements	Basic working knowledge of the relevant IMO conventions concerning safety of life at sea and protection of the marine environment	Assessment of evidence obtained from examination or approved training	Legislative requirements relating to safety of life at sea and protection of the marine environment are correctly identified

Section A-III/2

Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

Standard of competence

1 Every candidate for certification as chief engineer officer and second engineer officer of seagoing ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW power or more shall be required to demonstrate ability to undertake, at the management level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-III/2.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-III/2. This incorporates, expands and extends in depth the subjects listed in column 2 of table A-III/1 for officers in charge of an engineering watch.

3 Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, assessment in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery and the protection of the marine environment.

4 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-III/2 shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of chief engineer officer or second engineer officer.*

5 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

6 The Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these knowledge requirements. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

7 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-III/2.

---

* IMO Model Course 7.02 – *Chief and Second Engineer Officer (Motor Ships)* may be of assistance in the preparation of courses.

Near-coastal voyages

8 The level of knowledge, understanding and proficiency required under the different sections listed in column 2 of table A-III/2 may be varied for officers of ships with limited propulsion power engaged on near-coastal voyages, as considered necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

Table A-III/2

Specification of minimum standard of competence for chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

Function: Marine engineering at the management level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Plan and schedule operations	*Theoretical knowledge* Thermodynamics and heat transmission Mechanics and hydromechanics Operating principles of ship power installations (diesel, steam and gas turbine) and refrigeration	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience; .2 approved training ship experience; .3 approved simulator training, where appropriate	The planning and preparation of operations is suited to the design parameters of the power installation and to the requirements of the voyage
Start up and shut down main propulsion and auxiliary machinery, including associated systems	Physical and chemical properties of fuels and lubricants Technology of materials Naval architecture and ship construction, including damage control	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience; .2 approved training ship experience; .3 approved simulator training, where appropriate.	The methods of preparing the start-up and of making available fuels, lubricants, cooling water and air are the most appropriate Checks of pressures, temperatures and revolutions during the start-up and warm-up period are in accordance with technical specifications and agreed work plans Surveillance of main propulsion plant and auxiliary systems is sufficient to maintain safe operating conditions The methods of preparing the shut-down and of supervising the cooling down of the engine are the most appropriate

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate, monitor and evaluate engine performance and capacity	*Practical knowledge* Operation and maintenance of: .1 marine diesel engines .2 marine steam propulsion plant .3 marine gas turbines Operation and maintenance of auxiliary machinery, including pumping and piping systems, auxiliary boiler plant and steering-gear systems	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	The methods of measuring the load capacity of the engines are in accordance with technical specifications Performance is checked against bridge orders Performance levels are in accordance with technical specifications
Maintain safety of engine equipment, systems and services	Operation, testing and maintenance of control systems Operation and maintenance of cargo-handling equipment and deck machinery	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience	Arrangements for ensuring the safe and efficient operation and condition of the machinery installation are suitable for all modes of operation
Manage fuel and ballast operations	Operation and maintenance of machinery, including pumps and piping systems	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Fuel and ballast operations meet operational requirements and are carried out so as to prevent pollution of the marine environment

Function: Marine engineering at the management level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use internal communication systems	Operation of all internal communication systems on board	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Transmission and reception of messages are consistently successful Communication records are complete, accurate and comply with statutory requirements

Function: Electrical, electronic and control engineering at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate electrical and electronic control equipment	*Theoretical knowledge* Marine electrotechnology, electronics and electrical equipment Fundamentals of automation, instrumentation and control systems *Practical knowledge* Operation, testing and maintenance of electrical and electronic control equipment, including fault diagnostics	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Operation of equipment and system is in accordance with operating manuals Performance levels are in accordance with technical specifications
Test, detect faults and maintain and restore electrical and electronic control equipment to operating condition		Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate .4 approved laboratory equipment training	Maintenance activities are correctly planned in accordance with technical, legislative, safety and procedural specifications The effect of malfunctions on associated plant and systems is accurately identified, ship's technical drawings are correctly interpreted, measuring and calibrating instruments are correctly used and actions taken are justified

Function: Maintenance and repair at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Organize safe maintenance and repair procedures	*Theoretical knowledge* Marine engineering practice *Practical knowledge* Organizing and carrying out safe maintenance and repair procedures	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved workshop training	Maintenance activities are correctly planned and carried out in accordance with technical, legislative, safety and procedural specifications Appropriate plans, specifications, materials and equipment are available for maintenance and repair Action taken leads to the restoration of plant by the most suitable method
Detect and identify the cause of machinery malfunctions and correct faults	*Practical knowledge* Detection of machinery malfunction, location of faults and action to prevent damage	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	The methods of comparing actual operating conditions are in accordance with recommended practices and procedures Actions and decisions are in accordance with recommended operating specifications and limitations
Ensure safe working practices	*Practical knowledge* Safe working practices	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience	Working practices are in accordance with legislative requirements, codes of practice, permits to work and environmental concerns

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Control trim, stability and stress	Understanding of fundamental principles of ship construction and the theories and factors affecting trim and stability and measures necessary to preserve trim and stability Knowledge of the effect on trim and stability of a ship in the event of damage to and consequent flooding of a compartment and countermeasures to be taken Knowledge of IMO recommendations concerning ship stability	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Stability and stress conditions are maintained within safety limits at all times
Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and protection of the marine environment	Knowledge of relevant international maritime law embodied in international agreements and conventions Regard shall be paid especially to the following subjects: .1 certificates and other documents required to be carried on board ships by international conventions, how they may be obtained and the period of their legal validity .2 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention on Load Lines	Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience .2 approved training ship experience .3 approved simulator training, where appropriate	Procedures for monitoring operations and maintenance comply with legislative requirements Potential non-compliance is promptly and fully identified Requirements for renewal and extension of certificates ensure continued validity of survey items and equipment

Function: Controlling the operation of the ship and care for persons on board at the management level *(continued)*

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Monitor and control compliance with legislative requirements and measures to ensure safety of life at sea and the protection of the marine environment *(continued)*	.3 responsibilities under the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea .4 responsibilities under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships .5 maritime declarations of health and the requirements of the International Health Regulations .6 responsibilities under international instruments affecting the safety of the ships, passengers, crew or cargo .7 methods and aids to prevent pollution of the environment by ships .8 knowledge of national legislation for implementing international agreements and conventions		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Maintain safety and security of the vessel, crew and passengers and the operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems	A thorough knowledge of life-saving appliance regulations (International Convention for the Safety of Life at Sea) Organization of fire and abandon ship drills Maintenance of operational condition of life-saving, fire-fighting and other safety systems Actions to be taken to protect and safeguard all persons on board in emergencies Actions to limit damage and salve the ship following fire, explosion, collision or grounding	Examination and assessment of evidence obtained from practical instruction and approved in-service training and experience	Procedures for monitoring fire-detection and safety systems ensure that all alarms are detected promptly and acted upon in accordance with established emergency procedures
Develop emergency and damage control plans and handle emergency situations	Ship construction, including damage control Methods and aids for fire prevention, detection and extinction Functions and use of life-saving appliances	Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience	Emergency procedures are in accordance with the established plans for emergency situations
Organize and manage the crew	A knowledge of personnel management, organization and training on board ships A knowledge of international maritime conventions and recommendations, and related national legislation	Examination and assessment of evidence obtained from approved in-service training and experience	The crew are allocated duties and informed of expected standards of work and behaviour in a manner appropriate to the individuals concerned Training objectives and activities are based on an assessment of current competence and capabilities and operational requirements

Section A-III/3

Mandatory minimum requirements for certification of chief engineer officers and second engineer officers on ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3,000 kW propulsion power

Standard of competence

1 Every candidate for certification as chief engineer officer and second engineer officer of seagoing ships powered by main propulsion machinery of between 750 kW and 3,000 kW power shall be required to demonstrate ability to undertake, at management level, the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-III/2.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification is listed in column 2 of table A-III/2. This incorporates, expands and extends in depth the subjects listed in column 2 of table A-III/1 for officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room.

3 Bearing in mind that a second engineer officer shall be in a position to assume the responsibilities of the chief engineer officer at any time, assessment in these subjects shall be designed to test the candidate's ability to assimilate all available information that affects the safe operation of the ship's machinery and the protection of the marine environment.

4 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-III/2 may be lowered but shall be sufficient to enable the candidate to serve in the capacity of chief engineer officer or second engineer officer at the range of propulsion power specified in this section.

5 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take into account the relevant requirements of this part and the guidance given in part B of this Code.

6 The Administration may omit knowledge requirements for types of propulsion machinery other than those machinery installations for which the certificate to be awarded shall be valid. A certificate awarded on such a basis shall not be valid for any category of machinery installation which has been omitted until the engineer officer proves to be competent in these items. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

7 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-III/2.

Near-coastal voyages

8 The level of knowledge, understanding and proficiency required under the different sections listed in column 2 of table A-III/2 and the requirements of paragraphs 2.1.1 and 2.1.2 of regulation III/3 may be varied for officers of ships engaged on near-coastal voyages, as considered necessary, bearing in mind the effect on the safety of all ships which may be operating in the same waters. Any such limitation shall be stated on the certificate and in the endorsement.

Section A-III/4

Mandatory minimum requirements for certification of ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room

Standard of competence

1 Every rating forming part of an engine-room watch on a seagoing ship shall be required to demonstrate the competence to perform the marine engineering function at the support level, as specified in column 1 of table A-III/4.

2 The minimum knowledge, understanding and proficiency required of ratings forming part of an engine-room watch is listed in column 2 of table A-III/4.

3 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence specified in columns 3 and 4 of table A-III/4. The reference to "practical test" in column 3 may include approved shore-based training in which the students undergo practical testing.

4 Where there are no tables of competence for the support level in respect to certain functions, it remains the responsibility of the Administration to determine the appropriate training, assessment and certification requirements to be applied to personnel designated to perform those functions at the support level.

Table A-III/4

Specification of minimum standard of competence for ratings forming part of an engineering watch

Function: Marine engineering at the support level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Carry out a watch routine appropriate to the duties of a rating forming part of an engine-room watch Understand orders and be understood in matters relevant to watchkeeping duties	Terms used in machinery spaces and names of machinery and equipment Engine-room watchkeeping procedures Safe working practices as related to engine-room operations Basic environmental protection procedures Use of appropriate internal communication system Engine-room alarm systems and ability to distinguish between the various alarms, with special reference to fire-extinguishing gas alarms	Assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience; .2 approved training ship experience; or .3 practical test	Communications are clear and concise and advice or clarification is sought from the officer of the watch, where watch information or instructions are not clearly understood Maintenance, handover and relief of the watch is in conformity with accepted principles and procedures
For keeping a boiler watch: Maintain the correct water levels and steam pressures	Safe operation of boilers	Assessment of evidence obtained from one or more of the following: .1 approved in-service experience; .2 approved training ship experience; or .3 practical test	Assessment of boiler condition is accurate and based on relevant information available from local and remote indicators and physical inspections The sequence and timing of adjustments maintains safety and optimum efficiency

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate emergency equipment and apply emergency procedures	Knowledge of emergency duties Escape routes from machinery spaces Familiarity with the location and use of fire-fighting equipment in the machinery spaces	Assessment of evidence obtained from demonstration and approved in-service experience or approved training ship experience	Initial action on becoming aware of an emergency or abnormal situation conforms with established procedures Communications are clear and concise at all times and orders are acknowledged in a seamanlike manner

Chapter IV
Standards regarding radio personnel

Section A-IV/1
Application

(No provisions)

Section A-IV/2
Mandatory minimum requirements for certification of GMDSS radio personnel

Standard of competence

1 The minimum knowledge, understanding and proficiency required for certification of GMDSS radio personnel shall be sufficient for radio personnel to carry out their radio duties. The knowledge required for obtaining each type of certificate defined in the Radio Regulations shall be in accordance with those regulations. In addition, every candidate for certification shall be required to demonstrate ability to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-IV/2.

2 The knowledge, understanding and proficiency for endorsement under the Convention of certificates issued under the provisions of the Radio Regulations are listed in column 2 of table A-IV/2.

3 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-IV/2 shall be sufficient for the candidate to carry out his duties.*

4 Every candidate shall provide evidence of having achieved the required standard of competence through:

.1 demonstration of competence to perform the tasks and duties and to assume responsibilities listed in column 1 of table A-IV/2, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of that table; and

.2 examination or continuous assessment as part of an approved course of training based on the material set out in column 2 of table A-IV/2.

* The IMO Model Course related to each certificate (being developed) may be of assistance in the preparation of courses.

Table A-IV/2

Specification of minimum standard of competence for GMDSS radio operators

Function: Radiocommunications at the operational level

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Transmit and receive information using GMDSS subsystems and equipment and fulfilling the functional requirements of GMDSS	In addition to the requirements of the Radio Regulations, a knowledge of: .1 search and rescue radiocommunications, including procedures in the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)* .2 the means to prevent the transmission of false distress alerts and the procedures to mitigate the effects of such alerts .3 ship reporting systems .4 radio medical services .5 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the Standard Marine Communication Phrases .6 the English language, both written and spoken, for the communication of information relevant to safety of life at sea *Note:* This requirement may be reduced in the case of the Restricted Radio Operator's Certificate	Examination and assessment of evidence obtained from practical demonstration of operational procedures using: .1 approved equipment .2 GMDSS communication simulator, where appropriate* .3 radiocommunication laboratory equipment	Transmission and reception of communications comply with international regulations and procedures and are carried out efficiently and effectively English language messages relevant to the safety of the ship and persons on board and protection of the marine environment are correctly handled

* See paragraph 41 of section B-I/12 of this Code.

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Provide radio services in emergencies	The provision of radio services in emergencies such as: .1 abandon ship .2 fire on board ship .3 partial or full breakdown of radio installations Preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical and non-ionizing radiation hazards	Examination and assessment of evidence obtained from practical demonstration of operational procedures using: .1 approved equipment .2 GMDSS communication simulator, where appropriate* .3 radiocommunication laboratory equipment	Response is carried out efficiently and effectively

* See paragraph 41 of section B-I/12 of this Code.

Chapter V
Standards regarding special training requirements for personnel on certain types of ships

Section A-V/1
Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers and ratings on tankers

TANKER FAMILIARIZATION COURSE*

1 The tanker familiarization course referred to in paragraph 1.2 of regulation V/1 shall cover at least the syllabus given in paragraphs 2 to 7 below.

Characteristics of cargoes

2 An outline treatment including practical demonstration of the physical properties of oil, chemicals and gases carried in bulk; vapour pressure/temperature relationship; influence of pressure on boiling temperature; explanation of saturated vapour pressure, diffusion, partial pressure, flammability limits, flashpoint and auto-ignition temperature; practical significance of flashpoint and lower flammable limit; simple explanation of types of electrostatic charge generation; chemical symbols and structures; elements of the chemistry of acids and bases and chemical reactions of well-known groupings sufficient to enable proper utilization of codes.

Toxicity

3 Simple explanation of principles and basic concepts; toxicity limits, both acute and chronic effects of toxicity, systemic poisons and irritants.

Hazards

4 An explanation of hazards, including:

.1 explosion and flammability hazards, flammability limits and sources of ignition and explosion;

* The following IMO Model Courses may be of assistance in the preparation of courses.

.1 IMO Model Course 1.01 – *Oil Tanker Familiarization*
.2 IMO Model Course 1.03 – *Chemical Tanker Familiarization*
.3 IMO Model Course 1.05 – *Liquefied Gas Tanker Familiarization*

.2 health hazards, including the dangers of skin contact, inhalation and ingestion; oxygen deficiency, with particular reference to inert gas systems; harmful properties of cargo carried; accidents to personnel and associated first-aid do's and don'ts;

.3 hazards to the environment, covering: the effect on human and marine life from the release of oil, chemicals or gases; effect of specific gravity and solubility; danger from vapour cloud drift; effect of vapour pressure and atmospheric conditions;

.4 reactivity hazards; self-reaction; polymerization; effects of temperature; impurities as catalysts; reaction with air, water and other chemicals; and

.5 corrosion hazards, covering: the dangers to personnel; attacks on constructional materials; effects of concentration and evolution of hydrogen.

Hazard control

5 Inerting, water padding, drying agents and monitoring techniques; anti-static measures; ventilation; segregation; cargo inhibition and the importance of compatibility of materials.

Safety equipment and protection of personnel

6 The function and calibration of measuring instruments and similar equipment; specialized fire-extinguishing appliances; breathing apparatus and tanker evacuating equipment; safe use of protective clothing and equipment; use of resuscitators and other rescue and escape equipment.

Pollution prevention

7 Procedures to be followed to prevent air and water pollution and measures to be taken in the event of spillage, including the need to:

.1 immediately report all relevant information to the appropriate officials when a spill is detected or when a malfunction has occurred which poses a risk of a spill;

.2 promptly notify shore-based response personnel; and

.3 properly implement shipboard spill-containment procedures.

OIL TANKER TRAINING PROGRAMME

8 The specialized training programme referred to in paragraph 2.2 of regulation V/1 appropriate to duties on oil tankers shall provide theoretical and practical knowledge of the subjects specified in paragraphs 9 to 14 below.*

Regulations and codes of practice

9 Familiarization with the appropriate provisions of relevant international conventions; relevant international and national codes; the IMO *Manual on Oil Pollution;* relevant tanker safety guides† and relevant port regulations as commonly applied.

Design and equipment of oil tankers

10 Familiarization with piping, pumping, tank and deck arrangements; types of cargo pumps and their application to various types of cargo; tank cleaning, gas-freeing and inerting systems; cargo tank venting and accommodation ventilation; gauging systems and alarms; cargo heating systems; and the safety aspects of electrical systems.

Cargo characteristics

11 Knowledge of the chemical and physical properties of different oil cargoes.

Ship operations

12 Cargo calculations; loading and discharging plans; loading and discharge procedures, including ship-to-ship transfers; checklists; use of monitoring equipment; importance of proper supervision of personnel; gas-freeing operations and tank cleaning operations; where appropriate, crude oil washing procedures and the operation and maintenance of inert gas systems; control of entry into pump-rooms and enclosed spaces; use of gas-detecting and safety equipment; load-on-top and proper ballasting and deballasting procedures; air and water pollution prevention.

---

* IMO Model Course 1.02 – *Advanced Training Programme on Oil Tanker Operations* may be of assistance in the preparation of courses.

† The latest editions of the following non-IMO documents may be of assistance in the preparation of courses:

.1 ICS, *Safety in Oil Tankers* (International Chamber of Shipping, Carthusian Court, 12 Carthusian Street, London EC1M 6EB)

.2 ICS/OCIMF/IAPH, *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (Witherby and Co. Ltd., 32/36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, U.K.) (ISBN 0-948691-62-X)

.3 International Chamber of Shipping/Oil Companies International Marine Forum, *Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)* (Witherby & Co. Ltd., London) (ISBN 0-948691-49-2)

.4 International Chamber of Shipping/Oil Companies International Marine Forum, *Clean Seas Guide for Oil Tankers (Retention of oil residues on board)* (Witherby & Co. Ltd., London) (ISBN 0-948691-15-8)

.5 ICS, *Guide to Helicopter/Ship Operations* (Witherby & Co. Ltd., London) ISBN 0-948691-44-1)

Repair and maintenance

13 Precautions to be taken before and during repair and maintenance work, including that affecting pumping, piping, electrical and control systems; safety factors necessary in the performance of hot work; control of hot work and proper hot-work procedures.

Emergency operations

14 The importance of developing ship emergency plans; cargo operations emergency shutdown; action in the event of failure of services essential to cargo; fire fighting on oil tankers; action following collision, stranding or spillage; medical first-aid procedures and the use of resuscitation equipment; use of breathing apparatus for safe entry into and rescue from enclosed spaces.

CHEMICAL TANKER TRAINING PROGRAMME

15 The specialized training programme referred to in paragraph 2.2 of regulation V/1 appropriate to duties on chemical tankers shall provide theoretical and practical knowledge of the subjects specified in paragraphs 16 to 21 below.*

Regulations and codes of practice

16 Familiarization with relevant international conventions and relevant IMO and national codes and with relevant tanker safety guides† and relevant port regulations as commonly applied.

---

* IMO Model Course 1.04 – *Advanced Training Programme on Chemical Tanker Operations* may be of assistance in the preparation of courses.

† The latest editions of the following non-IMO documents may be of assistance in the preparation of courses.

- .1 ICS, *Safety in Chemical Tankers* (International Chamber of Shipping, Carthusian Court, 12 Carthusian Street, London EC1M 6EB)
- .2 ICS, *Tanker Safety Guide (Chemicals)* (Witherby Marine Publishing, 32/36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, U.K.) (ISBN 0-948691-50-6)
- .3 ICS/OCIMF/IAPH, *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (Witherby Marine Publishing, London) (ISBN 0-948691-62-X)
- .4 ICS/OCIMF/IAPH/INTERTANKO/CEFIC/SIGTTO, *Ship/Shore Safety Check List Guidelines* (Witherby Marine Publishing, London) (ISBN 0-854930-28-0)
- .5 ICS/OCIMF, *Ship to Ship Transfer Guide (Petroleum)* (Witherby & Co. Ltd., London) (ISBN 0-948691-49-2)
- .6 U.S. Coast Guard, *CHRIS Manual 2, Hazardous Chemical Data* (Government Printing Office, Washington, D.C.)
- .7 *Tank Cleaning Guide* (Rotterdam, B.V. Chemical Laboratory "Dr. A. Verway")
- .8 Bureau VERITAS, *Gas and Chemical Ships' Safety Handbook* (Lloyd's of London Press Ltd., London) (ISBN 1-85044-089-1)
- .9 ICS, *Guide to Helicopter/Ship Operations* (Witherby & Co. Ltd., London) (ISBN 0-948691-44-1)

Design and equipment of chemical tankers

17 A brief description of specialized piping, pumping and tank arrangements, overflow control; types of cargo pumps and their application to various types of cargo; tank cleaning and gas-freeing systems; cargo tank venting; vapour-return systems; accommodation ventilation, airlocks; gauging systems and alarms; tank temperature control systems and alarms; the safety factors of electrical systems.

Cargo characteristics

18 Sufficient knowledge of liquid chemical cargo characteristics to allow proper use of relevant cargo safety guides.†

Ship operations

19 Cargo calculations; loading and discharging plans; loading and discharge procedures; vapour-return systems; checklists; use of monitoring equipment; gas-freeing operations and tank cleaning operations, including proper use of absorption and wetting agents and detergents; use and maintenance of inert atmospheres; control of entry into pump-rooms and enclosed spaces; use of detecting and safety equipment; disposal of waste and washings.

Repair and maintenance

20 Precautions to be taken before the repair and maintenance of pumping, piping, electrical and control systems.

Emergency operations

21 The importance of developing ship emergency plans; cargo operations emergency shutdown; action in the event of failure of services essential to cargo; fire fighting on chemical tankers; action following collision, stranding or spillage; medical first-aid procedures and the use of resuscitation and decontamination equipment; use of breathing apparatus and escape equipment; safe entry into and rescue from enclosed spaces.

LIQUEFIED GAS TANKER TRAINING PROGRAMME

22 The specialized training programme referred to in paragraph 2.2 of regulation V/1 appropriate to the duties on liquefied gas tankers shall provide theoretical and practical knowledge of the subjects specified in paragraphs 23 to 34 below.*

---

* IMO Model Course 1.06 – *Advanced Training Programme on Liquefied Gas Tanker Operations* may be of assistance in the preparation of courses.

† See footnote on previous page.

Regulations and codes of practice

23 Familiarization with relevant international conventions and relevant IMO, national and industry codes.*

24 Familiarization with the ship design and equipment of liquefied gas tankers; types of liquefied gas tankers; cargo-containment systems (construction, surveys); cargo-handling equipment (pumps, piping systems); cargo conditioning systems (warm-up, cool-down); tank atmosphere control systems (inert gas, nitrogen); instrumentation of cargo-containment and -handling systems; fire-fighting system and safety and rescue equipment.

Fire fighting

25 Advanced practical fire-fighting techniques and tactics applicable to gas tankers, including the use of water-spray systems.

Chemistry and physics

26 An introduction to basic chemistry and physics as it relates to the safe carriage of liquefied gases in bulk in ships, covering:

.1 the properties and characteristics of liquefied gases and their vapours, including the definition of gas; simple gas laws; the gas equation; density of gases; diffusion and mixing of gases; compression of gases; liquefaction of gases; refrigeration of gases; critical temperature; the practical significance of flashpoint; upper and lower explosive limits; auto-ignition temperature; compatibility of gases; reactivity; polymerization and inhibitors.

.2 the properties of single liquids, including densities of liquids and vapours; variation with temperature; vapour pressure and temperature; enthalpy; vaporization and boiling liquids; and

.3 the nature and properties of solutions, including the solubility of gases in liquids; miscibility between liquids and effects of temperature change;

---

* The latest editions of the following non-IMO documents may be of assistance in the preparation of courses:

.1 SIGTTO, *Liquefied Gas Handling Principles on Ships and in Terminals* (Witherby Marine Publishing, 32/36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, U.K.) (ISBN 0-900886-93-5)

.2 International Chamber of Shipping, *Tanker Safety Guide (Liquefied Gas)* (Witherby & Co. Ltd., London) (ISBN 0-906270-01-4)

.3 ICS/OCIMF, *Ship to Ship Transfer Guide (Liquefied Gases)* (Witherby & Co. Ltd., London) (ISBN 0-900886-51-X)

.4 ICS, *Guide to Helicopter/Ship Operations* (Witherby & Co. Ltd., London) (ISBN 0-948691-44-1).

densities of solutions and dependence on temperature and concentration; effects of dissolved substances on melting and boiling points; hydrates, their formation and dispersion; hygroscopicity; drying of air and other gases; dewpoint and low-temperature effects.

Health hazards

27 Familiarization with health hazards relevant to the carriage of liquefied gas, covering:

.1 toxicity, including the modes by which liquefied gases and their vapours may be toxic; the toxic properties of inhibitors and of products of combustion of both materials of construction and of liquefied gases carried; acute and chronic effects of toxicity, systemic poisons and irritants; and the Threshold Limit Value (TLV);

.2 hazards of skin contact, inhalation and ingestion; and

.3 medical first aid and administering of antidotes.

Cargo containment

28 Principles of containment systems; rules; surveys; tank construction, materials, coatings, insulation and compatibility.

Pollution

29 Hazards to human life and to the marine environment; the effect of specific gravity and solubility; danger from vapour cloud drift and the jettisoning of cryogenic liquids.

Cargo-handling systems

30 A description of the main types of pumps and pumping arrangements and vapour-return systems, piping systems and valves; an explanation of pressure, vacuum, suction, flow, head; filters and strainers; expansion devices; flame screens; commonly used inert gases; storage, generation and distribution systems; temperature and pressure monitoring systems; cargo vent systems; liquid re-circulation and re-liquefaction systems; cargo gauging, instrumentation systems and alarms; gas detection and monitoring systems; CO_2 monitoring systems; cargo boil-off systems and auxiliary systems.

Ship operating procedures

31 Loading and discharging preparations and procedures; checklists; cargo condition maintenance on passage and in harbour; segregation of cargoes and

procedures for cargo transfer; changing cargoes, tank cleaning procedures; cargo sampling; ballasting and deballasting; warm up and gas-freeing procedures; and procedures for cool down of a gas-free system from ambient temperature and the safety precautions involved.

Safety practices and equipment

32 The function, calibration and use of portable measuring instruments; fire-fighting equipment and procedures; breathing apparatus; resuscitators; escape sets; rescue equipment; protective clothing and equipment; entry into enclosed spaces; precautions to be observed before and during repair and maintenance of cargo and control systems; supervision of personnel during potentially hazardous operations; types and principles of certified safe electrical equipment and sources of ignition.

Emergency procedures

33 The importance of developing ship emergency plans; emergency shutdown of cargo operations; emergency cargo valve closing systems; action to be taken in the event of failure of systems or services essential to cargo; and action to be taken following collision or stranding, spillage and envelopment of the ship in toxic or flammable vapour.

General principles of cargo operations

34 Inerting cargo tank and void spaces; tank cool down and loading; operations during loaded and ballasted voyages; discharging and tank stripping and emergency procedures, including pre-planned action in the event of leaks, fire, collision, stranding, emergency cargo discharge and personnel casualty.

Section A-V/2

Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers, ratings and other personnel on ro–ro passenger ships

Crowd management training

1 The crowd management training required by regulation V/2, paragraph 4 for personnel designated on muster lists to assist passengers in emergency situations shall include, but not necessarily be limited to:

.1 awareness of life-saving appliance and control plans, including:

.1.1 knowledge of muster lists and emergency instructions,

.1.2 knowledge of the emergency exits, and

.1.3 restrictions on the use of elevators;

.2 the ability to assist passengers *en route* to muster and embarkation stations, including:

.2.1 the ability to give clear reassuring orders,

.2.2 the control of passengers in corridors, staircases and passageways,

.2.3 maintaining escape routes clear of obstructions,

.2.4 methods available for evacuation of disabled persons and persons needing special assistance, and

.2.5 search of accommodation spaces;

.3 mustering procedures, including:

.3.1 the importance of keeping order,

.3.2 the ability to use procedures for reducing and avoiding panic,

.3.3 the ability to use, where appropriate, passenger lists for evacuation counts, and

.3.4 the ability to ensure that the passengers are suitably clothed and have donned their lifejackets correctly.

Familiarization training

2 The familiarization training required by regulation V/2, paragraph 5 shall at least ensure attainment of the abilities that are appropriate to the capacity to be filled and the duties and responsibilities to be taken up, as follows:

Design and operational limitations

.1 Ability to properly understand and observe any operational limitations imposed on the ship, and to understand and apply performance restrictions, including speed limitations in adverse weather, which are intended to maintain the safety of life, ship and cargo.

Procedures for opening, closing and securing hull openings

.2 Ability to apply properly the procedures established for the ship regarding the opening, closing and securing of bow, stern, and side doors and ramps and to correctly operate the related systems.

Legislation, codes and agreements affecting ro–ro passenger ships

.3 Ability to understand and apply international and national requirements for ro–ro passenger ships relevant to the ship concerned and the duties to be performed.

Stability and stress requirements and limitations

.4 Ability to take proper account of stress limitations for sensitive parts of the ship such as bow doors and other closing devices that maintain watertight integrity and of special stability considerations which may affect the safety of ro–ro passenger ships.

Procedures for the maintenance of special equipment on ro–ro passenger ships

.5 Ability to apply properly the shipboard procedures for maintenance of equipment peculiar to ro–ro passenger ships such as bow, stern and side doors and ramps, scuppers and associated systems.

Loading and cargo securing manuals and calculators

.6 Ability to make proper use of the loading and securing manuals in respect of all types of vehicles and rail cars where applicable, and to calculate and apply stress limitations for vehicle decks.

Dangerous cargo areas

.7 Ability to ensure proper observance of special precautions and limitations applying to designated dangerous cargo areas.

Emergency procedures

.8 Ability to ensure proper application of any special procedures to:

.8.1 prevent or reduce the ingress of water on vehicle decks,

.8.2 remove water from vehicle decks, and

.8.3 minimize effects of water on vehicle decks.

Safety training for personnel providing direct service to passengers in passenger spaces

3 The additional safety training required by regulation V/2, paragraph 6, shall at least ensure attainment of the abilities as follows:

Communication

.1 Ability to communicate with passengers during an emergency, taking into account:

.1.1 the language or languages appropriate to the principal nationalities of passengers carried on the particular route,

.1.2 the likelihood that an ability to use an elementary English vocabulary for basic instructions can provide a means of communicating with a passenger in need of assistance whether or not the passenger and crew member share a common language,

.1.3 the possible need to communicate during an emergency by some other means such as by demonstration, or hand signals, or calling attention to the location of instructions, muster stations, life-saving devices or evacuation routes, when oral communication is impractical,

.1.4 the extent to which complete safety instructions have been provided to passengers in their native language or languages, and

.1.5 the languages in which emergency announcements may be broadcast during an emergency or drill to convey critical guidance to passengers and to facilitate crew members in assisting passengers.

Life-saving appliances

.2 Ability to demonstrate to passengers the use of personal life-saving appliances.

Passenger safety, cargo safety and hull integrity training

4 The passenger safety, cargo safety and hull integrity training required by regulation V/2, paragraph 7, for masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and persons assigned immediate responsibility for embarking and disembarking passengers, for loading, discharging or securing cargo or for closing hull openings shall at least ensure attainment of the abilities that are appropriate to their duties and responsibilities as follows:

Loading and embarkation procedures

.1 Ability to apply properly the procedures established for the ship regarding:

.1.1 loading and discharging vehicles, rail cars and other cargo transport units, including related communications,

.1.2 lowering and hoisting ramps,

.1.3 setting up and stowing retractable vehicle decks, and

.1.4 embarking and disembarking passengers, with special attention to disabled persons and persons needing assistance.

Carriage of dangerous goods

.2 Ability to apply any special safeguards, procedures and requirements regarding the carriage of dangerous goods on board ro–ro passenger ships.

Securing cargoes

.3 Ability to:

.3.1 apply correctly the provisions of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing to the vehicles, rail cars and other cargo transport units carried; and

.3.2 use properly the cargo-securing equipment and materials provided, taking into account their limitations.

Stability, trim and stress calculations

.4 Ability to:

.4.1 make proper use of the stability and stress information provided,

.4.2 calculate stability and trim for different conditions of loading, using the stability calculators or computer programs provided,

.4.3 calculate load factors for decks, and

.4.4 calculate the impact of ballast and fuel transfers on stability, trim and stress.

Opening, closing and securing hull openings

.5 Ability to:

.5.1 apply properly the procedures established for the ship regarding the opening, closing and securing of bow, stern and side doors and ramps and to correctly operate the associated systems, and

.5.2 conduct surveys on proper sealing.

Ro–ro deck atmosphere

.6 Ability to:

.6.1 use equipment, where carried, to monitor atmosphere in ro–ro cargo spaces, and

.6.2 apply properly the procedures established for the ship for ventilation of ro–ro cargo spaces during loading and discharging of vehicles, while on voyage and in emergencies.

Crisis management and human behaviour training

5 The crisis management and human behaviour training required by regulation V/2, paragraph 8, for masters, chief mates, chief engineer officers, second engineer officers and any person having responsibility for the safety of passengers in emergency situations shall be to the satisfaction of the Administration based on standards developed by the Organization.

Chapter VI
Standards regarding emergency, occupational safety, medical care and survival functions

Section A-VI/1
Mandatory minimum requirements for familiarization and basic safety training and instruction for all seafarers

Familiarization training

1 Before being assigned to shipboard duties, all persons employed or engaged on a seagoing ship other than passengers, shall receive approved familiarization training in personal survival techniques or receive sufficient information and instruction, taking account of the guidance given in part B, to be able to:

.1 communicate with other persons on board on elementary safety matters and understand safety information symbols, signs and alarm signals;

.2 know what to do if:

.2.1 a person falls overboard,

.2.2 fire or smoke is detected, or

.2.3 the fire or abandon ship alarm is sounded;

.3 identify muster and embarkation stations and emergency escape routes;

.4 locate and don lifejackets;

.5 raise the alarm and have basic knowledge of the use of portable fire extinguishers;

.6 take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency before seeking further medical assistance on board; and

.7 close and open the fire, weathertight and watertight doors fitted in the particular ship other than those for hull openings.

Basic training*

2 Seafarers employed or engaged in any capacity on board ship on the business of that ship as part of the ship's complement with designated safety or pollution-prevention duties in the operation of the ship shall, before being assigned to any shipboard duties:

.1 receive appropriate approved basic training or instruction in:

.1.1 personal survival techniques as set out in table A-VI/1-1,

.1.2 fire prevention and fire fighting as set out in table A-VI/1-2,

.1.3 elementary first aid as set out in table A-VI/1-3, and

.1.4 personal safety and social responsibilities as set out in table A-VI/1-4.

.2 be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of tables A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3 and A-VI/1-4 within the previous five years through:

.2.1 demonstration of competence, in accordance with the methods and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of those tables; and

.2.2 examination or continuous assessment as part of an approved training programme in the subjects listed in column 2 of those tables.

3 The Administration may, in respect of ships other than passenger ships of more than 500 gross tonnage engaged on international voyages and tankers, if it considers that a ship's size and the length or character of its voyage are such as to render the application of the full requirements of this section unreasonable or impracticable, exempt to that extent the seafarers on such a ship or class of ships from some of the requirements, bearing in mind the safety of people on board, the ship and property and the protection of the marine environment.

* The following IMO Model Courses may assist in the preparation of courses:

.1 IMO Model Course 1.19 – *Personal Survival*

.2 IMO Model Course 1.20 – *Basic Fire Fighting*

.3 IMO Model Course 1.13 – *Medical Emergency – Basic Training*

.4 IMO Model Course 1.21 – *Human Relationships*

Table A-VI/1-1

Specification of minimum standard of competence in personal survival techniques

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	**Knowledge, understanding and proficiency**	**Methods for demonstrating competence**	**Criteria for evaluating competence**
Survive at sea in the event of ship abandonment	Types of emergency situations which may occur, such as collision, fire, foundering Types of life-saving appliances normally carried on ships Equipment in survival craft Location of personal life-saving appliances Principles concerning survival, including: .1 value of training and drills .2 personal protective clothing and equipment .3 need to be ready for any emergency .4 actions to be taken when called to survival craft stations .5 actions to be taken when required to abandon ship .6 actions to be taken when in the water	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course or approved in-service experience and examination, including practical demonstration of competence to: .1 don a lifejacket .2 don and use an immersion suit .3 safely jump from a height into the water .4 right an inverted liferaft while wearing a lifejacket .5 swim while wearing a lifejacket .6 keep afloat without a lifejacket .7 board a survival craft from ship and water while wearing a lifejacket .8 take initial actions on boarding survival craft to enhance chance of survival .9 stream a drogue or sea-anchor .10 operate survival craft equipment	Action taken on identifying muster signals is appropriate to the indicated emergency and complies with established procedures The timing and sequence of individual actions are appropriate to the prevailing circumstance and conditions and minimize potential dangers and threats to survival Method of boarding survival craft is appropriate and avoids dangers to other survivors Initial actions after leaving the ship and procedures and actions in water minimize threats to survival

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Survive at sea in the event of ship abandonment *(continued)*	.7 actions to be taken when aboard a survival craft .8 main dangers to survivors	.11 operate location devices, including radio equipment	

Table A-VI/1-2

Specification of minimum standard of competence in fire prevention and fire fighting

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Minimize the risk of fire and maintain a state of readiness to respond to emergency situations involving fire	Shipboard fire-fighting organization Location of fire-fighting appliances and emergency escape routes The elements of fire and explosion (the fire triangle) Types and sources of ignition Flammable materials, fire hazards and spread of fire The need for constant vigilance Actions to be taken on board ship Fire and smoke detection and automatic alarm systems Classification of fire and applicable extinguishing agents	Assessment of evidence obtained from approved instruction or attendance at an approved course	Initial actions on becoming aware of an emergency conform with accepted practices and procedures Action taken on identifying muster signals is appropriate to the indicated emergency and complies with established procedures

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Fight and extinguish fires	Fire-fighting equipment and its location on board Instruction in: .1 fixed installations .2 firefighter's outfits .3 personal equipment .4 fire-fighting appliances and equipment .5 fire-fighting methods .6 fire-fighting agents .7 fire-fighting procedures .8 use of breathing apparatus for fighting fires and effecting rescues	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course, including practical demonstration in spaces which provide truly realistic training conditions (e.g. simulated shipboard conditions) and, whenever possible and practical, in darkness, of the ability to: .1 use various types of portable fire extinguishers .2 use self-contained breathing apparatus .3 extinguish smaller fires, e.g. electrical fires, oil fires, propane fires .4 extinguish extensive fires with water, using jet and spray nozzles .5 extinguish fires with foam, powder or any other suitable chemical agent .6 enter and pass through, with lifeline but without breathing apparatus, a compartment into which high-expansion foam has been injected .7 fight fire in smoke-filled enclosed spaces wearing self-contained breathing apparatus	Clothing and equipment are appropriate to the nature of the fire-fighting operations The timing and sequence of individual actions are appropriate to the prevailing circumstances and conditions Extinguishment of fire is achieved using appropriate procedures, techniques and fire-fighting agents Breathing apparatus procedures and techniques comply with accepted practices and procedures

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Fight and extinguish fires *(continued)*		.8 extinguish fire with water fog or any other suitable fire-fighting agent in an accommodation room or simulated engine-room with fire and heavy smoke .9 extinguish oil fire with fog applicator and spray nozzles, dry chemical powder or foam applicators .10 effect a rescue in a smoke-filled space wearing breathing apparatus	

Table A-VI/1-3

Specification of minimum standard of competence in elementary first aid

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency	Assessment of needs of casualties and threats to own safety Appreciation of body structure and functions Understanding of immediate measures to be taken in cases of emergency, including the ability to: .1 position casualty .2 apply resuscitation techniques .3 control bleeding .4 apply appropriate measures of basic shock management .5 apply appropriate measures in event of burns and scalds, including accidents caused by electric current .6 rescue and transport a casualty .7 improvise bandages and use materials in emergency kit	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	The manner and timing of raising the alarm is appropriate to the circumstances of the accident or medical emergency The identification of probable cause, nature and extent of injuries is prompt and complete and the priority and sequence of actions is proportional to any potential threat to life Risk of further harm to self and casualty is minimized at all times

Table A-VI/1-4

Specification of minimum standard of competence in personal safety and social responsibilities

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Comply with emergency procedures	Types of emergency which may occur, such as collision, fire, foundering Knowledge of shipboard contingency plans for response to emergencies Emergency signals and specific duties allocated to crew members in the muster list; muster stations; correct use of personal safety equipment Action to take on discovering potential emergency, including fire, collision, foundering and ingress of water into the ship Action to take on hearing emergency alarm signals Value of training and drills Knowledge of escape routes and internal communication and alarm systems	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Initial action on becoming aware of an emergency conforms to established emergency response procedures Information given on raising alarm is prompt, accurate, complete and clear
Take precautions to prevent pollution of the marine environment	Effects of operational or accidental pollution of the marine environment Basic environmental protection procedures	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Organizational procedures designed to safeguard the marine environment are observed at all times

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Observe safe working practices	Importance of adhering to safe working practices at all times Safety and protective devices available to protect against potential hazards aboard ship Precautions to be taken prior to entering enclosed spaces Familiarization with international measures concerning accident prevention and occupational health*	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Safe working practices are observed and appropriate safety and protective equipment is correctly used at all times
Understand orders and be understood in relation to shipboard duties	Ability to understand orders and to communicate with others in relation to shipboard duties	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Communications are clear and effective at all times
Contribute to effective human relationships on board ship	Importance of maintaining good human and working relationships aboard ship Social responsibilities; employment conditions; individual rights and obligations; dangers of drug and alcohol abuse	Assessment of evidence obtained from approved instruction or during attendance at an approved course	Expected standards of work and behaviour are observed at all times

* The ILO Code of Practice on "Accident Prevention on Board Ship at Sea and in Port" may be of assistance in the preparation of courses.

Section A-VI/2

Mandatory minimum requirements for the issue of certificates of proficiency in survival craft, rescue boats and fast rescue boats

PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND RESCUE BOATS OTHER THAN FAST RESCUE BOATS

Standard of competence

1 Every candidate for a certificate of proficiency in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats shall be required to demonstrate competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-1.

2 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/2-1 shall be sufficient to enable the candidate to launch and take charge of a survival craft or rescue boat in emergency situations.*

3 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take account of the guidance given in part B of this Code.

4 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence within the previous five years through:

.1 demonstration of competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-1, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of that table; and

.2 examination or continuous assessment as part of an approved training programme covering the material set out in column 2 of table A-VI/2-1.

PROFICIENCY IN FAST RESCUE BOATS

Standard of competence

5 Every candidate for a certificate of proficiency in fast rescue boats shall be required to demonstrate competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-2.

* IMO Model Course 1.23 – *Proficiency in Survival Craft* may be of assistance in the preparation of courses.

6 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/2-2 shall be sufficient to enable the candidate to launch and take charge of a fast rescue boat in emergency situations.

7 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take account of the guidance given in part B of this Code.

8 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence within the previous five years through:

.1 demonstration of competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/2-2, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of that table; and

.2 examination or continuous assessment as part of an approved training programme covering the material set out in column 2 of table A-VI/2-2.

Table A-VI/2-1

Specification of the minimum standard of competence in survival craft and rescue boats other than fast rescue boats

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Take charge of a survival craft or rescue boat during and after launch	Construction and outfit of survival craft and rescue boats and individual items of their equipment Particular characteristics and facilities of survival craft and rescue boats Various types of device used for launching survival craft and rescue boats Methods of launching survival craft into a rough sea Methods of recovering survival craft Action to be taken after leaving the ship Methods of launching and recovering rescue boats in a rough sea	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to: .1 right an inverted liferaft while wearing a lifejacket .2 interpret the markings on survival craft as to the number of persons they are intended to carry .3 give correct commands for launching and boarding survival craft, clearing the ship and handling and disembarking persons from survival craft .4 prepare and safely launch survival craft and clear the ship's side quickly .5 safely recover survival craft and rescue boats using: inflatable liferaft and open or enclosed lifeboat with inboard engine	Preparation, boarding and launching of survival craft are within equipment limitations and enable survival craft to clear the ship safely Initial actions on leaving the ship minimize threat to survival Recovery of survival craft and rescue boats is within equipment limitations

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate a survival craft engine	Methods of starting and operating a survival craft engine and its accessories together with the use of the fire extinguisher provided	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to start and operate an inboard engine fitted in an open or enclosed lifeboat	Propulsion is available and maintained as required for manoeuvring
Manage survivors and survival craft after abandoning ship	Handling survival craft in rough weather Use of painter, sea-anchor and all other equipment Apportionment of food and water in survival craft Action taken to maximize detectability and location of survival craft Method of helicopter rescue Effects of hypothermia and its prevention; use of protective covers and garments, including immersion suits and thermal protective aids Use of rescue boats and motor lifeboats for marshalling liferafts and rescue of survivors and persons in the sea Beaching survival craft	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to: .1 row and steer a boat and steer by compass .2 use individual items of equipment of survival craft .3 rig devices to aid location	Survival management is appropriate to prevailing circumstances and conditions

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Use locating devices, including communication and signalling apparatus and pyrotechnics	Radio life-saving appliances carried in survival craft, including satellite EPIRBs and SARTs Pyrotechnic distress signals	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to: .1 use portable radio equipment for survival craft .2 use signalling equipment, including pyrotechnics	Use and choice of communication and signalling apparatus is appropriate to prevailing circumstances and conditions
Apply first aid to survivors	Use of the first-aid kit and resuscitation techniques Management of injured persons, including control of bleeding and shock	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to deal with injured persons both during and after abandonment, using first-aid kit and resuscitation techniques	Identification of the probable cause, nature and extent of injuries or condition is prompt and accurate Priority and sequence of treatment minimizes any threat to life

Table A-VI/2-2
Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	**Knowledge, understanding and proficiency**	**Methods for demonstrating competence**	**Criteria for evaluating competence**
Take charge of a fast rescue boat during and after launch	Construction and outfit of fast rescue boats and individual items of their equipment Particular characteristics and facilities of fast rescue boats Safety precautions during launch and recovery of a fast rescue boat Procedures for righting a capsized fast rescue boat How to handle a fast rescue boat in prevailing and adverse weather and sea conditions Navigational and safety equipment available in a fast rescue boat Search patterns and environmental factors affecting their execution Assessment of the readiness of fast rescue boats and related equipment for immediate use Knowledge of the maintenance, emergency repairs, normal inflation and deflation of buoyancy compartments of inflated fast rescue boats	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to: .1 control safe launching and recovery of a fast rescue boat .2 right a capsized fast rescue boat .3 handle a fast rescue boat in prevailing weather and sea conditions .4 swim in special equipment .5 use communication and signalling equipment between the fast rescue boat and a helicopter and a ship .6 use the emergency equipment carried .7 recover a casualty from the water and transfer a casualty to a rescue helicopter or to a ship or to a place of safety .8 carry out search patterns, taking account of environmental factors	Preparation, boarding, launching and operation of fast rescue boats is within equipment limitations

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Operate a fast rescue boat engine	Methods of starting and operating a fast rescue boat engine and its accessories	Assessment of evidence obtained from practical demonstration of ability to start and operate a fast rescue boat engine	Engine is started and operated as required for manoeuvring

Section A-VI/3

Mandatory minimum training in advanced fire fighting

Standard of competence

1 Seafarers designated to control fire-fighting operations shall have successfully completed advanced training in techniques for fighting fire, with particular emphasis on organization, tactics and command, and shall be required to demonstrate competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/3.

2 The level of knowledge and understanding of the subjects listed in column 2 of table A-VI/3 shall be sufficient for the effective control of fire-fighting operations on board ship.*

3 Training and experience to achieve the necessary level of theoretical knowledge, understanding and proficiency shall take account of the guidance given in part B of this Code.

4 Every candidate for certification shall be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence within the previous five years, in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-VI/3.

* IMO Model Course 2.03 – *Advanced Training in Fire Fighting* may be of assistance in the preparation of courses.

Table A-VI/3
Specification of minimum standard of competence in advanced fire fighting

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Control fire-fighting operations aboard ships	Fire-fighting procedures at sea and in port with particular emphasis on organization, tactics and command Use of water for fire-extinguishing, the effect on ship stability, precautions and corrective procedures Communication and co-ordination during fire-fighting operations Ventilation control, including smoke extractor Control of fuel and electrical systems Fire-fighting process hazards (dry distillation, chemical reactions, boiler uptake fires, etc.) Fire fighting involving dangerous goods Fire precautions and hazards associated with the storage and handling of materials (paints, etc.) Management and control of injured persons Procedures for co-ordination with shore-based fire fighters	Practical exercises and instruction conducted under approved and truly realistic training conditions (e.g., simulated shipboard conditions) and, whenever possible and practicable, in darkness	Actions taken to control fires are based on a full and accurate assessment of the incident, using all available sources of information The order of priority, timing and sequence of actions are appropriate to the overall requirements of the incident and to minimize damage and potential damage to the ship, injuries to personnel and impairment of the operational effectiveness of the ship Transmission of information is prompt, accurate, complete and clear Personal safety during fire control activities is safeguarded at all times

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Organize and train fire parties	Preparation of contingency plans Composition and allocation of personnel to fire parties Strategies and tactics for control of fires in various parts of the ship	Practical exercises and instruction conducted under approved and truly realistic training conditions, e.g. simulated shipboard conditions	Composition and organization of fire control parties ensure the prompt and effective implementation of emergency plans and procedures
Inspect and service fire-detection and -extinguishing systems and equipment	Fire-detection systems; fixed fire-extinguishing systems; portable and mobile fire-extinguishing equipment including appliances, pumps and rescue, salvage, life-support, personal protective and communication equipment Requirements for statutory and classification surveys	Practical exercises using approved equipment and systems in a realistic training environment	Operational effectiveness of all fire-detection and -extinguishing systems and equipment is maintained at all times in accordance with performance specifications and legislative requirements
Investigate and compile reports on incidents involving fire	Assessment of cause of incidents involving fire	Practical exercises in a realistic training environment	Causes of fire are identified and the effectiveness of countermeasures is evaluated

Section A-VI/4

Mandatory minimum requirements related to medical first aid and medical care

Standard of competence for seafarers designated to provide medical first aid on board ship

1 Every seafarer who is designated to provide medical first aid on board ship shall be required to demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/4-1.

2 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/4-1 shall be sufficient to enable the designated seafarer to take immediate effective action in the case of accidents or illness likely to occur on board ship.*

3 Every candidate for certification under the provisions of regulation VI/4, paragraph 1 shall be required to provide evidence that the required standard of competence has been achieved in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-VI/4-1.

Standard of competence for seafarers designated to take charge of medical care on board ship

4 Every seafarer who is designated to take charge of medical care on board ship shall be required to demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/4-2.

5 The level of knowledge of the subjects listed in column 2 of table A-VI/4-2 shall be sufficient to enable the designated seafarer to take immediate effective action in the case of accidents or illness likely to occur on board ship.†

6 Every candidate for certification under the provisions of regulation VI/4, paragraph 2 shall be required to provide evidence that the required standard of competence has been achieved in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-VI/4-2.

* IMO Model Course 1.14 – *Medical Emergency – First Aid* may be of assistance in the preparation of courses.

† IMO Model Course 1.15 – *Medical Care* may be of assistance in the preparation of courses.

Table A-VI/4-1
Specification of minimum standard of proficiency in medical first aid

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	**Knowledge, understanding and proficiency**	**Methods for demonstrating competence**	**Criteria for evaluating competence**
Apply immediate first aid in the event of accident or illness on board	First-aid kit Body structure and function Toxicological hazards on board, including use of the *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)* or its national equivalent Examination of casualty or patient Spinal injuries Burns, scalds and effects of heat and cold Fractures, dislocations and muscular injuries Medical care of rescued persons Radio medical advice Pharmacology Sterilization Cardiac arrest, drowning and asphyxia	Assessment of evidence obtained from practical instruction	The identification of probable cause, nature and extent of injuries is prompt, complete and conforms to current first-aid practice Risk of harm to self and others is minimized at all times Treatment of injuries and the patient's condition is appropriate, conforms to recognized first-aid practice and international guidelines

Table A-VI/4-2

Specification of minimum standard of proficiency for persons in charge of medical care on board ship

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Provide medical care to the sick and injured while they remain on board	Care of casualty involving: .1 head and spinal injuries .2 injuries of ear, nose, throat and eyes .3 external and internal bleeding .4 burns, scalds and frostbite .5 fractures, dislocations and muscular injuries .6 wounds, wound healing and infection .7 pain relief .8 techniques of sewing and clamping .9 management of acute abdominal conditions .10 minor surgical treatment .11 dressing and bandaging Aspects of nursing: .1 general principles .2 nursing care	Assessment of evidence obtained from practical instruction and demonstration Where practicable, approved practical experience at a hospital or similar establishment	Identification of symptoms is based on the concepts of clinical examination and medical history Protection against infection and spread of diseases is complete and effective Personal attitude is calm, confident and reassuring Treatment of injury or condition is appropriate and conforms to accepted medical practice and relevant national and international medical guides The dosage and application of drugs and medication complies with manufacturers' recommendations and accepted medical practice The significance of changes in patient's condition is promptly recognized

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Provide medical care to the sick and injured while they remain on board *(continued)*	Diseases, including: .1 medical conditions and emergencies .2 sexually transmitted diseases .3 tropical and infectious diseases Alcohol and drug abuse Dental care Gynaecology, pregnancy and childbirth Medical care of rescued persons Death at sea Hygiene Disease prevention, including: .1 disinfection, disinfestation, de-ratting .2 vaccinations Keeping records and copies of applicable regulations: .1 keeping medical records .2 international and national maritime medical regulations		

Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Participate in co-ordinated schemes for medical assistance to ships	External assistance, including: .1 radio medical advice .2 transportation of the ill and injured, including helicopter evacuation .3 medical care of sick seafarers involving co-operation with port health authorities or out-patient wards in port		Clinical examination procedures are complete and comply with instructions received The method and preparation for evacuation is in accordance with recognized procedures and is designed to maximize the welfare of the patient Procedures for seeking radio medical advice conform to established practice and recommendations

Chapter VII

Standards regarding alternative certification

Section A-VII/1

Issue of alternative certificates

1 Every candidate for certification at the operational level under the provisions of chapter VII of the annex to the Convention shall be required to complete relevant education and training and meet the standard of competence for all the functions prescribed in either table A-II/1 or table A-III/1. Functions specified in tables A-II/1 or A-III/1 respectively may be added provided the candidate completes, as appropriate, additional relevant education and training and meets the standards of competence prescribed in those tables for the functions concerned.

2 Every candidate for certification at the management level as the person having command of a ship of 500 gross tonnage or more, or the person upon whom the command of such a ship will fall in the event of the incapacity of the person in command, shall be required, in addition to compliance with the standard of competence specified in table A-II/1, to complete relevant education and training and meet the standards of competence for all of the functions prescribed in table A-II/2. Functions specified in the tables of chapter III of this part may be added provided the candidate completes, as appropriate, additional relevant education and training and meets the standards of competence prescribed in those tables for the functions concerned.

3 Every candidate for certification at the management level as the person responsible for the mechanical propulsion of a ship powered by main propulsion machinery of 750 kW or more, or the person upon whom such responsibility will fall in the event of the incapacity of the person responsible for the mechanical propulsion of the ship, shall be required, in addition to compliance with the standard of competence specified in table A-III/1, to complete relevant education and training and meet the standards of competence for all of the functions prescribed in table A-III/2, as appropriate. Functions specified in the tables of chapter II of this part may be added provided the candidate completes, as appropriate, additional relevant education and training and meets the standards of competence prescribed in those tables for the functions concerned.

4 Every candidate for certification at the support level in navigation or marine engineering shall comply with the standard of competence prescribed in table A-II/4 or A-III/4 of this part, as appropriate.

Section A-VII/2

Certification of seafarers

1 In accordance with the requirements of regulation VII/1, paragraph 1.3, every candidate for certification under the provisions of chapter VII at operational level in functions specified in tables A-II/1 or A-III/1 shall:

.1 have approved seagoing service of not less than one year, which service shall include a period of at least six months performing engine-room duties under the supervision of a qualified engineer officer and, where the function of navigation is required, a period of at least six months performing bridge watchkeeping duties under the supervision of a qualified bridge watchkeeping officer; and

.2 have completed, during this service, on-board training programmes approved as meeting the relevant requirements of sections A-II/1 and A-III/1 and documented in an approved training record book.

2 Every candidate for certification under the provisions of chapter VII at the management level in a combination of functions specified in tables A-II/2 and A-III/2 shall have approved seagoing service related to the functions to be shown in the endorsement to the certificate as follows:

.1 *for persons other than those having command or responsibility for the mechanical propulsion of a ship* – 12 months performing duties at the operational level related to regulation III/2 or III/3 as appropriate and, where the function of navigation at the management level is required, at least 12 months performing bridge watchkeeping duties at the operational level;

.2 *for those having command or the responsibility for the mechanical propulsion of a ship* – not less than 48 months, including the provisions in paragraph 2.1 of this section, performing, as a certificated officer, duties related to the functions to be shown in the endorsement to the certificate, of which 24 months shall be served performing functions set out in table A-II/1 and 24 months shall be served performing functions set out in tables A-III/1 and A-III/2.

Section A-VII/3

Principles governing the issue of alternative certificates

(No provisions)

Chapter VIII
Standards regarding watchkeeping

Section A-VIII/1
Fitness for duty

1 All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch shall be provided a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period.

2 The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length.

3 The requirements for rest periods laid down in paragraphs 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.

4 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of ten hours may be reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period.

5 Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

Section A-VIII/2
Watchkeeping arrangements and principles to be observed

PART 1 – CERTIFICATION

1 The officer in charge of the navigational or deck watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter II, or chapter VII appropriate to the duties related to navigational or deck watchkeeping.

2 The officer in charge of the engineering watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter III, or chapter VII appropriate to the duties related to engineering watchkeeping.

PART 2 - VOYAGE PLANNING

General requirements

3 The intended voyage shall be planned in advance, taking into consideration all pertinent information, and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

4 The chief engineer officer shall, in consultation with the master, determine in advance the needs of the intended voyage, taking into consideration the requirements for fuel, water, lubricants, chemicals, expendable and other spare parts, tools, supplies and any other requirements.

Planning prior to each voyage

5 Prior to each voyage the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.

Verification and display of planned route

6 When the route planning is verified taking into consideration all pertinent information, the planned route shall be clearly displayed on appropriate charts and shall be continuously available to the officer in charge of the watch, who shall verify each course to be followed prior to using it during the voyage.

Deviation from planned route

7 If a decision is made, during a voyage, to change the next port of call of the planned route, or if it is necessary for the ship to deviate substantially from the planned route for other reasons, then an amended route shall be planned prior to deviating substantially from the route originally planned.

PART 3 - WATCHKEEPING AT SEA

Principles applying to watchkeeping generally

8 Parties shall direct the attention of companies, masters, chief engineer officers and watchkeeping personnel to the following principles, which shall be observed to ensure that safe watches are maintained at all times.

9 The master of every ship is bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master's general direction, the officers of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty, when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding.

10 The chief engineer officer of every ship is bound, in consultation with the master, to ensure that watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe engineering watch.

Protection of marine environment

11 The master, officers and ratings shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

Part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch

12 The officer in charge of the navigational watch is the master's representative and is primarily responsible at all times for the safe navigation of the ship and for complying with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

Look-out

13 A proper look-out shall be maintained at all times in compliance with rule 5 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and shall serve the purpose of:

.1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing as well as by all other available means, with regard to any significant change in the operating environment;

.2 fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation; and

.3 detecting ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks, debris and other hazards to safe navigation.

14 The look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task.

15 The duties of the look-out and helmsperson are separate and the helmsperson shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no

impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the navigational watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

.1 the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;

.2 full account has been taken of all relevant factors, including, but not limited to:

- state of weather,
- visibility,
- traffic density,
- proximity of dangers to navigation, and
- the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes; and

.3 assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

16 In determining that the composition of the navigational watch is adequate to ensure that a proper look-out can continuously be maintained, the master shall take into account all relevant factors, including those described in this section of the Code, as well as the following factors:

.1 visibility, state of weather and sea;

.2 traffic density, and other activities occurring in the area in which the vessel is navigating;

.3 the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes or other routeing measures;

.4 the additional workload caused by the nature of the ship's functions, immediate operating requirements and anticipated manoeuvres;

.5 the fitness for duty of any crew members on call who are assigned as members of the watch;

.6 knowledge of and confidence in the professional competence of the ship's officers and crew;

.7 the experience of each officer of the navigational watch, and the familiarity of that officer with the ship's equipment, procedures, and manoeuvring capability;

.8 activities taking place on board the ship at any particular time, including radiocommunication activities, and the availability of assistance to be summoned immediately to the bridge when necessary;

.9 the operational status of bridge instrumentation and controls, including alarm systems;

.10 rudder and propeller control and ship manoeuvring characteristics;

.11 the size of the ship and the field of vision available from the conning position;

.12 the configuration of the bridge, to the extent such configuration might inhibit a member of the watch from detecting by sight or hearing any external development; and

.13 any other relevant standard, procedure or guidance relating to watch-keeping arrangements and fitness for duty which has been adopted by the Organization.

Watch arrangements

17 When deciding the composition of the watch on the bridge, which may include appropriately qualified ratings, the following factors, *inter alia*, shall be taken into account:

.1 at no time shall the bridge be left unattended;

.2 weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;

.3 proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;

.4 use and operational condition of navigational aids such as radar or electronic position-indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;

.5 whether the ship is fitted with automatic steering;

.6 whether there are radio duties to be performed;

.7 unmanned machinery space (UMS) controls, alarms and indicators provided on the bridge, procedures for their use and limitations; and

.8 any unusual demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

Taking over the watch

18 The officer in charge of the navigational watch shall not hand over the watch to the relieving officer if there is reason to believe that the latter is not capable of carrying out the watchkeeping duties effectively, in which case the master shall be notified.

19 . The relieving officer shall ensure that the members of the relieving watch are fully capable of performing their duties, particularly as regards their adjustment to night vision. Relieving officers shall not take over the watch until their vision is fully adjusted to the light conditions.

20 Prior to taking over the watch, relieving officers shall satisfy themselves as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed, and UMS controls as appropriate and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during their watch.

21 Relieving officers shall personally satisfy themselves regarding the:

.1 standing orders and other special instructions of the master relating to navigation of the ship;

.2 position, course, speed and draught of the ship;

.3 prevailing and predicted tides, currents, weather, visibility and the effect of these factors upon course and speed;

.4 procedures for the use of main engines to manoeuvre when the main engines are on bridge control; and

.5 navigational situation, including but not limited to:

.5.1 the operational condition of all navigational and safety equipment being used or likely to be used during the watch,

.5.2 the errors of gyro- and magnetic compasses,

.5.3 the presence and movement of ships in sight or known to be in the vicinity,

.5.4 the conditions and hazards likely to be encountered during the watch, and

.5.5 the possible effects of heel, trim, water density and squat on under-keel clearance.

22 If at any time the officer in charge of the navigational watch is to be relieved when a manoeuvre or other action to avoid any hazard is taking place, the relief of that officer shall be deferred until such action has been completed.

Performing the navigational watch

23 The officer in charge of the navigational watch shall:

.1 keep the watch on the bridge;

.2 in no circumstances leave the bridge until properly relieved;

.3 continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until informed specifically that the master has assumed that responsibility and this is mutually understood; and

.4 notify the master when in any doubt as to what action to take in the interest of safety.

24 During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

25 The officer in charge of the navigational watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.

26 The officer in charge of the navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

27 Officers of the navigational watch shall make the most effective use of all navigational equipment at their disposal.

28 When using radar, the officer in charge of the navigational watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, in force.

29 In cases of need, the officer in charge of the navigational watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus. However, timely notice of intended variations of engine speed shall be given where possible or effective use made of UMS engine controls provided on the bridge in accordance with the applicable procedures.

30 Officers of the navigational watch shall know the handling characteristics of their ship, including its stopping distances, and should appreciate that other ships may have different handling characteristics.

31 A proper record shall be kept during the watch of the movements and activities relating to the navigation of the ship.

32 It is of special importance that at all times the officer in charge of the navigational watch ensures that a proper look-out is maintained. In a ship with a separate chartroom the officer in charge of the navigational watch may visit the chartroom, when essential, for a short period for the necessary performance of navigational duties, but shall first ensure that it is safe to do so and that proper look-out is maintained.

33 Operational tests of shipboard navigational equipment shall be carried out at sea as frequently as practicable and as circumstances permit, in particular before hazardous conditions affecting navigation are expected. Whenever appropriate, these tests shall be recorded. Such tests shall also be carried out prior to port arrival and departure.

34 The officer in charge of the navigational watch shall make regular checks to ensure that:

.1 the person steering the ship or the automatic pilot is steering the correct course;

.2 the standard compass error is determined at least once a watch and, when possible, after any major alteration of course; the standard and gyro-compasses are frequently compared and repeaters are synchronized with their master compass;

.3 the automatic pilot is tested manually at least once a watch;

.4 the navigation and signal lights and other navigational equipment are functioning properly;

.5 the radio equipment is functioning properly in accordance with paragraph 86 of this section; and

.6 the UMS controls, alarms and indicators are functioning properly.

35 The officer in charge of the navigational watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the requirements in force of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.* The officer of the navigational watch shall take into account:

.1 the need to station a person to steer the ship and to put the steering into manual control in good time to allow any potentially hazardous situation to be dealt with in a safe manner; and

.2 that with a ship under automatic steering it is highly dangerous to allow a situation to develop to the point where the officer in charge of the navigational watch is without assistance and has to break the continuity of the look-out in order to take emergency action.

36 Officers of the navigational watch shall be thoroughly familiar with the use of all electronic navigational aids carried, including their capabilities and limitations, and shall use each of these aids when appropriate and shall bear in mind that the echo-sounder is a valuable navigational aid.

* See regulations V/19, V/19-1 and V/19-2.

37 The officer in charge of the navigational watch shall use the radar whenever restricted visibility is encountered or expected, and at all times in congested waters having due regard to its limitations.

38 The officer in charge of the navigational watch shall ensure that range scale employed are changed at sufficiently frequent intervals so that echoes are detected as early as possible. It shall be borne in mind that small or poor echoes may escape detection.

39 Whenever radar is in use, the officer in charge of the navigational watch shall select an appropriate range scale and observe the display carefully, and shall ensure that plotting or systematic analysis is commenced in ample time.

40 The officer in charge of the navigational watch shall notify the master immediately:

.1 if restricted visibility is encountered or expected;

.2 if the traffic conditions or the movements of other ships are causing concern;

.3 if difficulty is experienced in maintaining course;

.4 on failure to sight land, a navigation mark or to obtain soundings by the expected time;

.5 if, unexpectedly, land or a navigation mark is sighted or a change in soundings occurs;

.6 on breakdown of the engines, propulsion machinery remote control steering gear or any essential navigational equipment, alarm or indicator;

.7 if the radio equipment malfunctions;

.8 in heavy weather, if in any doubt about the possibility of weather damage

.9 if the ship meets any hazard to navigation, such as ice or a derelict; and

.10 in any other emergency or if in any doubt.

41 Despite the requirement to notify the master immediately in the foregoing circumstances, the officer in charge of the navigational watch shall in addition not hesitate to take immediate action for the safety of the ship, where circumstances so require.

42 The officer in charge of the navigational watch shall give watchkeeping personnel all appropriate instructions and information which will ensure the keeping of a safe watch, including a proper look-out.

Watchkeeping under different conditions and in different areas

Clear weather

43 The officer in charge of the navigational watch shall take frequent and accurate compass bearings of approaching ships as a means of early detection of risk of collision and bear in mind that such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large ship or a tow or when approaching a ship at close range. The officer in charge of the navigational watch shall also take early and positive action in compliance with the applicable International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and subsequently check that such action is having the desired effect.

44 In clear weather, whenever possible, the officer in charge of the navigational watch shall carry out radar practice.

Restricted visibility

45 When restricted visibility is encountered or expected, the first responsibility of the officer in charge of the navigational watch is to comply with the relevant rules of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 with particular regard to the sounding of fog signals, proceeding at a safe speed and having the engines ready for immediate manoeuvre. In addition, the officer in charge of the navigational watch shall:

.1 inform the master;

.2 post a proper look-out;

.3 exhibit navigation lights; and

.4 operate and use the radar.

In hours of darkness

46 The master and the officer in charge of the navigational watch, when arranging look-out duty, shall have due regard to the bridge equipment and navigational aids available for use, their limitations; procedures and safeguards implemented.

Coastal and congested waters

47 The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, shall be used. Fixes shall be taken at frequent intervals, and shall be carried out by more than one method whenever circumstances allow.

48 The officer in charge of the navigational watch shall positively identify all relevant navigation marks.

Navigation with pilot on board

49 Despite the duties and obligations of pilots, their presence on board does not relieve the master or officer in charge of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and/or the officer in charge of the navigational watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check on the ship's position and movement.

50 If in any doubt as to the pilot's actions or intentions, the officer in charge of the navigational watch shall seek clarification from the pilot and, if doubt still exists, shall notify the master immediately and take whatever action is necessary before the master arrives.

Ship at anchor

51 If the master considers it necessary, a continuous navigational watch shall be maintained at anchor. While at anchor, the officer in charge of the navigational watch shall:

.1 determine and plot the ship's position on the appropriate chart as soon as practicable;

.2 when circumstances permit, check at sufficiently frequent intervals whether the ship is remaining securely at anchor by taking bearings of fixed navigation marks or readily identifiable shore objects;

.3 ensure that proper look-out is maintained;

.4 ensure that inspection rounds of the ship are made periodically;

.5 observe meteorological and tidal conditions and the state of the sea;

.6 notify the master and undertake all necessary measures if the ship drags anchor;

.7 ensure that the state of readiness of the main engines and other machinery is in accordance with the master's instructions;

.8 if visibility deteriorates, notify the master;

.9 ensure that the ship exhibits the appropriate lights and shapes and that appropriate sound signals are made in accordance with all applicable regulations; and

.10 take measures to protect the environment from pollution by the ship and comply with applicable pollution regulations.

Part 3-2 – Principles to be observed in keeping an engineering watch

52 The term *engineering watch* as used in parts 3-2, 4-2 and 4-4 of this section means either a person or a group of personnel comprising the watch or a period of responsibility for an officer during which the physical presence in machinery spaces of that officer may or may not be required.

53 The *officer in charge of the engineering watch* is the chief engineer officer's representative and is primarily responsible, at all times, for the safe and efficient operation and upkeep of machinery affecting the safety of the ship and is responsible for the inspection, operation and testing, as required, of all machinery and equipment under the responsibility of the engineering watch.

Watch arrangements

54 The composition of the engineering watch shall, at all times, be adequate to ensure the safe operation of all machinery affecting the operation of the ship, in either automated or manual mode, and be appropriate to the prevailing circumstances and conditions.

55 When deciding the composition of the engineering watch, which may include appropriately qualified ratings, the following criteria, *inter alia*, shall be taken into account:

.1 the type of ship and the type and condition of the machinery;

.2 the adequate supervision, at all times, of machinery affecting the safe operation of the ship;

.3 any special modes of operation dictated by conditions such as weather, ice, contaminated water, shallow water, emergency conditions, damage containment or pollution abatement;

.4 the qualifications and experience of the engineering watch;

.5 the safety of life, ship, cargo and port, and protection of the environment;

.6 the observance of international, national and local regulations; and

.7 maintaining the normal operations of the ship.

Taking over the watch

56 The officer in charge of the engineering watch shall not hand over the watch to the relieving officer if there is reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out the watchkeeping duties effectively, in which case the chief engineer officer shall be notified.

57 The relieving officer of the engineering watch shall ensure that the members of the relieving engineering watch are apparently fully capable of performing their duties effectively.

58 Prior to taking over the engineering watch, relieving officers shall satisfy themselves regarding at least the following:

.1 the standing orders and special instructions of the chief engineer officer relating to the operation of the ship's systems and machinery;

.2 the nature of all work being performed on machinery and systems, the personnel involved and potential hazards.

.3 the level and, where applicable, the condition of water or residues in bilges, ballast tanks, slop tanks, reserve tanks, fresh water tanks, sewage tanks and any special requirements for use or disposal of the contents thereof;

.4 the condition and level of fuel in the reserve tanks, settling tank, day tank and other fuel storage facilities;

.5 any special requirements relating to sanitary system disposals;

.6 condition and mode of operation of the various main and auxiliary systems, including the electrical power distribution system;

.7 where applicable, the condition of monitoring and control console equipment, and which equipment is being operated manually;

.8 where applicable, the condition and mode of operation of automatic boiler controls such as flame safeguard control systems, limit control systems, combustion control systems, fuel-supply control systems and other equipment related to the operation of steam boilers;

.9 any potentially adverse conditions resulting from bad weather, ice, or contaminated or shallow water;

.10 any special modes of operation dictated by equipment failure or adverse ship conditions;

.11 the reports of engine-room ratings relating to their assigned duties;

.12 the availability of fire-fighting appliances; and

.13 the state of completion of engine-room log.

Performing the engineering watch

59 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that the established watchkeeping arrangements are maintained and that, under direction, engine-room

ratings, if forming part of the engineering watch, assist in the safe and efficient operation of the propulsion machinery and auxiliary equipment.

60 The officer in charge of the engineering watch shall continue to be responsible for machinery-space operations, despite the presence of the chief engineer officer in the machinery spaces, until specifically informed that the chief engineer officer has assumed that responsibility and this is mutually understood.

61 All members of the engineering watch shall be familiar with their assigned watchkeeping duties. In addition, every member shall, with respect to the ship they are serving in, have knowledge of:

.1 the use of appropriate internal communication systems;

.2 the escape routes from machinery spaces;

.3 the engine-room alarm systems and be able to distinguish between the various alarms, with special reference to the fire-extinguishing media alarm; and

.4 the number, location and types of fire-fighting equipment and damage-control gear in the machinery spaces, together with their use and the various safety precautions to be observed.

62 Any machinery not functioning properly, expected to malfunction or requiring special service shall be noted along with any action already taken. Plans shall be made for any further action if required.

63 When the machinery spaces are in the manned condition, the officer in charge of the engineering watch shall at all times be readily capable of operating the propulsion equipment in response to needs for changes in direction or speed.

64 When the machinery spaces are in the periodic unmanned condition, the designated duty officer in charge of the engineering watch shall be immediately available and on call to attend the machinery spaces.

65 All bridge orders shall be promptly executed. Changes in direction or speed of the main propulsion units shall be recorded, except where an Administration has determined that the size or characteristics of a particular ship make such recording impracticable. The officer in charge of the engineering watch shall ensure that the main propulsion unit controls, when in the manual mode of operation, are continuously attended under stand-by or manoeuvring conditions.

66 Due attention shall be paid to the ongoing maintenance and support of all machinery, including mechanical, electrical, electronic, hydraulic and pneumatic systems, their control apparatus and associated safety equipment, all accommodation service systems equipment and the recording of stores and spare gear usage.

67 The chief engineer officer shall ensure that the officer in charge of the engineering watch is informed of all preventive maintenance, damage control, or repair operations to be performed during the engineering watch. The officer in charge of the engineering watch shall be responsible for the isolation, bypassing and adjustment of all machinery under the responsibility of the engineering watch that is to be worked on, and shall record all work carried out.

68 When the engine-room is put in a stand-by condition, the officer in charge of the engineering watch shall ensure that all machinery and equipment which may be used during manoeuvring is in a state of immediate readiness and that an adequate reserve of power is available for steering gear and other requirements.

69 Officers in charge of an engineering watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with their supervisory duties in respect of the main propulsion system and ancillary equipment. They shall keep the main propulsion plant and auxiliary systems under constant supervision until properly relieved, and shall periodically inspect the machinery in their charge. They shall also ensure that adequate rounds of the machinery and steering-gear spaces are made for the purpose of observing and reporting equipment malfunctions or breakdowns, performing or directing routine adjustments, required upkeep and any other necessary tasks.

70 Officers in charge of an engineering watch shall direct any other member of the engineering watch to inform them of potentially hazardous conditions which may adversely affect the machinery or jeopardize the safety of life or of the ship.

71 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that the machinery space watch is supervised, and shall arrange for substitute personnel in the event of the incapacity of any engineering watch personnel. The engineering watch shall not leave the machinery spaces unsupervised in a manner that would prevent the manual operation of the engine-room plant or throttles.

72 The officer in charge of the engineering watch shall take the action necessary to contain the effects of damage resulting from equipment breakdown, fire, flooding, rupture, collision, stranding, or other cause.

73 Before going off duty, the officer in charge of the engineering watch shall ensure that all events related to the main and auxiliary machinery which have occurred during the engineering watch are suitably recorded.

74 The officer in charge of the engineering watch shall co-operate with any engineer in charge of maintenance work during all preventive maintenance, damage control or repairs. This shall include but not necessarily be limited to:

.1 isolating and bypassing machinery to be worked on;

.2 adjusting the remaining plant to function adequately and safely during the maintenance period;

.3 recording, in the engine-room log or other suitable document, the equipment worked on and the personnel involved, and which safety steps have been taken and by whom, for the benefit of relieving officers and for record purposes; and

.4 testing and putting into service, when necessary, the repaired machinery or equipment.

75 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that any engine-room ratings who perform maintenance duties are available to assist in the manual operation of machinery in the event of automatic equipment failure.

76 The officer in charge of the engineering watch shall bear in mind that changes in speed, resulting from machinery malfunction, or any loss of steering, may imperil the safety of the ship and life at sea. The bridge shall be immediately notified, in the event of fire, and of any impending action in machinery spaces that may cause reduction in the ship's speed, imminent steering failure, stoppage of the ship's propulsion system or any alteration in the generation of electric power or similar threat to safety. This notification, where possible, shall be accomplished before changes are made, in order to afford the bridge the maximum available time to take whatever action is possible to avoid a potential marine casualty.

77 The officer in charge of the engineering watch shall notify the chief engineer officer without delay:

.1 when engine damage or a malfunction occurs which may be such as to endanger the safe operation of the ship;

.2 when any malfunction occurs which, it is believed, may cause damage or breakdown of propulsion machinery, auxiliary machinery or monitoring and governing systems; and

.3 in any emergency or if in any doubt as to what decision or measures to take.

78 Despite the requirement to notify the chief engineer officer in the foregoing circumstances, the officer in charge of the engineering watch shall not hesitate to take immediate action for the safety of the ship, its machinery and crew where circumstances require.

79 The officer in charge of the engineering watch shall give the watchkeeping personnel all appropriate instructions and information which will ensure the keeping of a safe engineering watch. Routine machinery upkeep, performed as incidental tasks as a part of keeping a safe watch, shall be set up as an integral part of the watch routine. Detailed repair maintenance involving repairs to electrical, mechanical, hydraulic, pneumatic or applicable electronic equipment throughout the ship shall be performed

with the cognizance of the officer in charge of the engineering watch and chief engineer officer. These repairs shall be recorded.

Engineering watchkeeping under different conditions and in different areas

Restricted visibility

80 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that permanent air or steam pressure is available for sound signals and that at all times bridge orders relating to changes in speed or direction of operation are immediately implemented and, in addition, that auxiliary machinery used for manoeuvring is readily available.

Coastal and congested waters

81 The officer in charge of the engineering watch shall ensure that all machinery involved with the manoeuvring of the ship can immediately be placed in the manual mode of operation when notified that the ship is in congested waters. The officer in charge of the engineering watch shall also ensure that an adequate reserve of power is available for steering and other manoeuvring requirements. Emergency steering and other auxiliary equipment shall be ready for immediate operation.

Ship at anchor

82 At an unsheltered anchorage the chief engineer officer shall consult with the master whether or not to maintain the same engineering watch as when under way.

83 When a ship is at anchor in an open roadstead or any other virtually "at-sea" condition, the engineer officer in charge of the engineering watch shall ensure that:

.1 an efficient engineering watch is kept;

.2 periodic inspection is made of all operating and stand-by machinery;

.3 main and auxiliary machinery is maintained in a state of readiness in accordance with orders from the bridge;

.4 measures are taken to protect the environment from pollution by the ship, and that applicable pollution-prevention regulations are complied with; and

.5 all damage-control and fire-fighting systems are in readiness.

Part 3-3 – Principles to be observed in keeping a radio watch

General provisions

84 Administrations shall direct the attention of companies, masters and radio watchkeeping personnel to comply with the following provisions to ensure that an adequate safety radio watch is maintained while a ship is at sea. In complying with this Code, account shall be taken of the Radio Regulations.

Watch arrangements

85 In deciding the arrangements for the radio watch, the master of every seagoing ship shall:

.1 ensure that the radio watch is maintained in accordance with the relevant provisions of the Radio Regulations and the SOLAS Convention;

.2 ensure that the primary duties for radio watchkeeping are not adversely affected by attending to radio traffic not relevant to the safe movement of the ship and safety of navigation; and

.3 take into account the radio equipment fitted on board and its operational status.

Performing the radio watch

86 The radio operator performing radio watchkeeping duties shall:

.1 ensure that watch is maintained on the frequencies specified in the Radio Regulations and the SOLAS Convention; and

.2 while on duty, regularly check the operation of the radio equipment and its sources of energy and report to the master any observed failure of this equipment.

87 The requirements of the Radio Regulations and the SOLAS Convention on keeping a radiotelegraph or radio log, as appropriate, shall be complied with.

88 The maintenance of radio records, in compliance with the requirements of the Radio Regulations and the SOLAS Convention, is the responsibility of the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents. The following shall be recorded, together with the times at which they occur:

.1 a summary of distress, urgency and safety radiocommunications;

.2 important incidents relating to the radio service;

.3 where appropriate, the position of the ship at least once per day; and

.4 a summary of the condition of the radio equipment, including its sources of energy.

89 The radio records shall be kept at the distress communications operating position, and shall be made available:

.1 for inspection by the master; and

.2 for inspection by any authorized official of the Administration and by any duly authorized officer exercising control under article X of the Convention.

PART 4 – WATCHKEEPING IN PORT

Principles applying to all watchkeeping

General

90 On any ship safely moored or safely at anchor under normal circumstances in port, the master shall arrange for an appropriate and effective watch to be maintained for the purpose of safety. Special requirements may be necessary for special types of ships' propulsion systems or ancillary equipment and for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable materials or other special types of cargo.

Watch arrangements

91 Arrangements for keeping a deck watch when the ship is in port shall at all times be adequate to:

.1 ensure the safety of life, of the ship, the port and the environment, and the safe operation of all machinery related to cargo operation;

.2 observe international, national and local rules; and

.3 maintain order and the normal routine of the ship.

92 The master shall decide the composition and duration of the deck watch depending on the conditions of mooring, type of the ship and character of duties.

93 If the master considers it necessary, a qualified officer shall be in charge of the deck watch.

94 The necessary equipment shall be so arranged as to provide for efficient watchkeeping.

95 The chief engineer officer, in consultation with the master, shall ensure that engineering watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe engineering watch while in port. When deciding the composition of the engineering watch, which may include appropriate engine-room ratings, the following points are among those to be taken into account:

.1 on all ships of 3,000 kW propulsion power and over there shall always be an officer in charge of the engineering watch;

.2 on ships of less than 3,000 kW propulsion power there may be, at the master's discretion and in consultation with the chief engineer officer, no officer in charge of the engineering watch; and

.3 officers, while in charge of an engineering watch, shall not be assigned or undertake any task or duty which would interfere with their supervisory duty in respect of the ship's machinery system.

Taking over the watch

96 Officers in charge of the deck or engineering watch shall not hand over the watch to their relieving officer if they have any reason to believe that the latter is obviously not capable of carrying out watchkeeping duties effectively, in which case the master or chief engineer shall be notified accordingly. Relieving officers of the deck or engineering watch shall ensure that all members of their watch are apparently fully capable of performing their duties effectively.

97 If, at the moment of handing over the deck or engineering watch, an important operation is being performed it shall be concluded by the officer being relieved, except when ordered otherwise by the master or chief engineer officer.

Part 4-1 – Taking over the deck watch

98 Prior to taking over the deck watch, the relieving officer shall be informed of the following by the officer in charge of the deck watch as to:

.1 the depth of the water at the berth, the ship's draught, the level and time of high and low waters; the securing of the moorings, the arrangement of anchors and the scope of the anchor chain, and other mooring features important to the safety of the ship; the state of main engines and their availability for emergency use;

.2 all work to be performed on board the ship; the nature, amount and disposition of cargo loaded or remaining, and any residue on board after unloading the ship;

.3 the level of water in bilges and ballast tanks;

.4 the signals or lights being exhibited or sounded;

.5 the number of crew members required to be on board and the presence of any other persons on board;

.6 the state of fire-fighting appliances;

.7 any special port regulations;

.8 the master's standing and special orders;

.9 the lines of communication available between the ship and shore personnel, including port authorities, in the event of an emergency arising or assistance being required;

.10 any other circumstances of importance to the safety of the ship, its crew, cargo or protection of the environment from pollution; and

.11 the procedures for notifying the appropriate authority of any environmental pollution resulting from ship activities.

99 Relieving officers, before assuming charge of the deck watch, shall verify that:

.1 the securing of moorings and anchor chain is adequate;

.2 the appropriate signals or lights are properly exhibited or sounded;

.3 safety measures and fire protection regulations are being maintained;

.4 they are aware of the nature of any hazardous or dangerous cargo being loaded or discharged and the appropriate action to be taken in the event of any spillage or fire;

.5 no external conditions or circumstances imperil the ship and that it does not imperil others.

Part 4-2 – Taking over the engineering watch

100 Prior to taking over the engineering watch, the relieving officer shall be informed by the officer in charge of the engineering watch as to:

.1 the standing orders of the day, any special orders relating to the ship operations, maintenance functions, repairs to the ship's machinery or control equipment;

.2 the nature of all work being performed on machinery and systems on board ship, personnel involved and potential hazards;

.3 the level and condition, where applicable, of water or residue in bilges, ballast tanks, slop tanks, sewage tanks, reserve tanks and special requirements for the use or disposal of the contents thereof;

.4 any special requirements relating to sanitary system disposals;

.5 the condition and state of readiness of portable fire-extinguishing equipment and fixed fire-extinguishing installations and fire-detection systems;

.6 authorized repair personnel on board engaged in engineering activities, their work locations and repair functions and other authorized persons on board and the required crew;

.7 any port regulations pertaining to ship effluents, fire-fighting requirements and ship readiness, particularly during potential bad weather conditions;

.8 the lines of communication available between the ship and shore personnel, including port authorities, in the event of an emergency arising or assistance being required;

.9 any other circumstance of importance to the safety of the ship, its crew, cargo or the protection of the environment from pollution; and

.10 the procedures for notifying the appropriate authority of environmental pollution resulting from engineering activities.

101 Relieving officers, before assuming charge of the engineering watch, shall satisfy themselves that they are fully informed by the officer being relieved, as outlined above, and:

.1 be familiar with existing and potential sources of power, heat and lighting and their distribution;

.2 know the availability and condition of ship's fuel, lubricants and all water supplies; and

.3 be ready to prepare the ship and its machinery, as far as is possible, for stand-by or emergency conditions as required.

Part 4-3 – Performing the deck watch

102 The officer in charge of the deck watch shall:

.1 make rounds to inspect the ship at appropriate intervals;

.2 pay particular attention to:

.2.1 the condition and securing of the gangway, anchor chain and moorings, especially at the turn of the tide and in berths with a large rise and fall, if necessary, taking measures to ensure that they are in normal working condition,

.2.2 the draught, under-keel clearance and the general state of the ship, to avoid dangerous listing or trim during cargo handling or ballasting,

.2.3 the weather and sea state,

.2.4 the observance of all regulations concerning safety and fire protection,

.2.5 the water level in bilges and tanks,

.2.6 all persons on board and their location, especially those in remote or enclosed spaces, and

.2.7 the exhibition and sounding, where appropriate, of lights and signals;

.3 in bad weather, or on receiving a storm warning, take the necessary measures to protect the ship, persons on board and cargo;

.4 take every precaution to prevent pollution of the environment by the ship;

.5 in an emergency threatening the safety of the ship, raise the alarm, inform the master, take all possible measures to prevent any damage to the ship, its cargo and persons on board, and, if necessary, request assistance from the shore authorities or neighbouring ships;

.6 be aware of the ship's stability condition so that, in the event of fire, the shore fire-fighting authority may be advised of the approximate quantity of water that can be pumped on board without endangering the ship;

.7 offer assistance to ships or persons in distress;

.8 take necessary precautions to prevent accidents or damage when propellers are to be turned; and

.9 enter in the appropriate log-book all important events affecting the ship.

Part 4-4 – Performing the engineering watch

103 Officers in charge of the engineering watch shall pay particular attention to:

.1 the observance of all orders, special operating procedures and regulations concerning hazardous conditions and their prevention in all areas in their charge;

.2 the instrumentation and control systems, monitoring of all power supplies, components and systems in operation;

.3 the techniques, methods and procedures necessary to prevent violation of the pollution regulations of the local authorities; and

.4 the state of the bilges.

104 Officers in charge of the engineering watch shall:

.1 in emergencies, raise the alarm when in their opinion the situation so demands, and take all possible measures to prevent damage to the ship, persons on board and cargo;

.2 be aware of the deck officer's needs relating to the equipment required in the loading or unloading of the cargo and the additional requirements of the ballast and other ship stability control systems;

.3 make frequent rounds of inspection to determine possible equipment malfunction or failure, and take immediate remedial action to ensure the safety of the ship, of cargo operations, of the port and the environment;

.4 ensure that the necessary precautions are taken, within their area of responsibility, to prevent accidents or damage to the various electrical, electronic, hydraulic, pneumatic and mechanical systems of the ship;

.5 ensure that all important events affecting the operation, adjustment or repair of the ship's machinery are satisfactorily recorded.

Part 4-5 – Watch in port on ships carrying hazardous cargo

General

105 The master of every ship carrying cargo that is hazardous, whether explosive, flammable, toxic, health-threatening or environment-polluting, shall ensure that safe watchkeeping arrangements are maintained. On ships carrying hazardous cargo in bulk, this will be achieved by the ready availability on board of a duly qualified officer or officers, and ratings where appropriate, even when the ship is safely moored or safely at anchor in port.

106 On ships carrying hazardous cargo other than in bulk, the master shall take full account of the nature, quantity, packing and stowage of the hazardous cargo and of any special conditions on board, afloat and ashore.

Annex 2
Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code

Part B
Recommended guidance regarding provisions of the STCW Convention and its annex

Introduction

1 This part of the STCW Code contains recommended guidance intended to assist Parties to the STCW Convention and those involved in implementing, applying or enforcing its measures to give the Convention full and complete effect in a uniform manner.

2 The measures suggested are not mandatory and the examples given are only intended to illustrate how certain Convention requirements may be complied with. However, the recommendations in general represent an approach to the matters concerned which has been harmonized through discussion within IMO involving, where appropriate, consultation with the International Labour Organization, the International Telecommunication Union and the World Health Organization.

3 Observance of the recommendations contained in this part will assist the Organization in achieving its goal of maintaining the highest practicable standards of competence in respect of crews of all nationalities and ships of all flags.

4 Guidance is provided in this part in respect of certain articles of the Convention, in addition to guidance on certain regulations in its annex. The numbering of the sections of this part therefore corresponds with that of the articles and the regulations of the Convention. As in part A, the text of each section may be divided into numbered parts and paragraphs, but such numbering is unique to that text alone.

Guidance regarding provisions of the articles

Section B-I
Guidance regarding general obligations under the Convention

(No provisions)

Section B-II

Guidance regarding definitions and clarifications

1 The definitions contained in article II of the Convention, and the definitions and clarifications contained in regulation I/1 of its annex, apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. Supplementary definitions which apply only to the provisions of this Code are contained in section A-I/1.

2 The definition of *certificate* appearing in article II (c) provides for three possibilities:

.1 the Administration may issue the certificate;

.2 the Administration may have the certificate issued under its authority; or

.3 the Administration may recognize a certificate issued by another Party as provided for in regulation I/10.

Section B-III

Guidance regarding the application of the Convention

1 While the definition of *fishing vessel* contained in article II, paragraph (h) excludes vessels used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea from application of the Convention, vessels not engaged in the catching activity cannot enjoy such exclusion.

2 The Convention excludes all wooden ships of primitive build, including junks.

Section B-IV

Guidance regarding the communication of information

In paragraph (1)(b) of article IV, the words "where appropriate" are intended to include:

.1 the recognition of a certificate issued by another Party; or

.2 the issue of the Administration's own certificate, where applicable, on the basis of recognition of a certificate issued by another Party.

Section B-V

Guidance regarding other treaties and interpretation

The word "arrangements" in paragraph (1) of article V is intended to include provisions previously established between States for the reciprocal recognition of certificates.

Section B-VI

Guidance regarding certificates

See the guidance given in sections B-II and B-I/2.

A policy statement and an outline of the procedures to be followed should be published for the information of companies operating ships under the flag of the Administration.

Section B-VII

Guidance regarding transitional provisions

Certificates issued for service in one capacity which are currently recognized by a Party as an adequate qualification for service in another capacity, e.g. chief mate certificates recognized for service as master, should continue to be accepted as valid for such service under article VII. This acceptance also applies to such certificates issued under the provisions of paragraph (2) of article VII.

Section B-VIII

Guidance regarding dispensations

A policy statement and an outline of the procedures to be followed should be published for the information of companies operating ships under the flag of the Administration. Guidance should be provided to those officials authorized by the Administration to issue dispensations. Information on action taken should be summarized in the initial report communicated to the Secretary-General in accordance with the requirements of section A-I/7.

Section B-IX

Guidance regarding equivalents

1 Naval certificates may continue to be accepted and certificates of service may continue to be issued to naval officers as equivalents under article IX, provided that the requirements of the Convention are met.

Section B-X

Guidance regarding control

(No provisions – see section B-I/4)

Section B-XI

Guidance regarding the promotion of technical co-operation.

1 Governments should provide, or arrange to provide, in collaboration with IMO, assistance to States which have difficulty in meeting the requirements of the Convention and which request such assistance.

2 The importance of adequate training for masters and other personnel serving on board oil, chemical and liquefied gas tankers and ro–ro passenger ships is stressed, and it is recognized that in some cases there may be limited facilities for obtaining the required experience and providing specialized training programmes, particularly in developing countries.

Examination database

3 Parties with maritime training academies or examination centres serving several countries and wishing to establish a database of examination questions and answers are encouraged to do so, on the basis of bilateral co-operation with a country or countries which already have such a database.

Availability of maritime training simulators

5 The IMO Secretariat maintains a list of maritime training simulators, as a source of information for Parties and others, on the availability of different types of simulators for training seafarers, in particular where such training facilities may not be available to them nationally.

6 Parties are urged* to provide information on their national maritime training simulators to the IMO Secretariat and to update the information whenever any change or addition is made to their maritime training simulator facilities.

Information on technical co-operation

7 Information on technical advisory services, access to international training institutions affiliated with IMO, and information on fellowships and other technical co-operation which may be provided by or through IMO may be obtained by contacting the Secretary-General at 4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom.

(No guidance provided regarding articles XII to XVII.)

---

* See MSC/Circ. 567 as revised.

Guidance regarding provisions of the annex to the STCW Convention

Chapter I
Guidance regarding general provisions

Section B-I/1
Guidance regarding definitions and clarifications

1 The definitions contained in article II of the Convention, and the definitions and interpretations contained in regulation I/1 of its annex, apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. Supplementary definitions which apply only to the provisions of this Code are contained in section A-I/1.

2 Officers with capacities covered under the provisions of chapter VII may be designated as polyvalent officer, dual-purpose officer or other designations as approved by the Administration, in accordance with the terminology used in the applicable safe manning requirements.

3 Ratings qualified to serve in capacities covered under the provisions of chapter VII may be designated as polyvalent ratings or other designations as approved by the Administration, in accordance with the terminology used in the applicable safe manning requirements.

Section B-I/2
Guidance regarding certificates and endorsements

1 Where an endorsement is integrated in the format of a certificate as provided by section A-I/2, paragraph 1, the relevant information should be inserted in the certificate in the manner explained hereunder, except for the omission of the space numbered .2. Otherwise, in preparing endorsements attesting the issue of a certificate, the spaces numbered .1 to .17 in the form which follows the text hereunder should be completed as follows:

.1 Enter the name of the issuing State.

.2 Enter the number assigned to the certificate by the Administration.

.3 Enter the full name of the seafarer to whom the certificate is issued. The name should be the same as that appearing in the seafarer's passport, seafarer's identity certificate and other official documents issued by the Administration.

.4 The number or numbers of the STCW Convention regulation or regulations under which the seafarer has been found qualified should be entered here, for example:

.4.1 II/1, if the seafarer has been found qualified to fill the capacity of officer in charge of a navigational watch,

.4.2 III/1, if the seafarer has been found qualified to act as engineer officer in charge of a watch in a manned engine-room, or as designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine-room,

.4.3 IV/2, if the seafarer has been found qualified to fill the capacity of radio operator,

.4.4 VII/1, if the certificate is a functional certificate and the seafarer has been found qualified to perform functions specified in part A of the Code, for example, the function of marine engineering at the management level, and

.4.5 III/1 and V/1, if found qualified to act as the engineer officer in charge of a watch in a manned engine-room, or as designated duty engineer officer in a periodically unmanned engine-room in tankers. (See limitations in paragraphs .8 and .10 below)

.5 Enter the date of expiry of the endorsement. This date should not be later than the date of expiry, if any, of the certificate in respect of which the endorsement is issued, nor later than five years after the date of issue of the endorsement.

.6 In this column should be entered each of the functions specified in part A of the Code which the seafarer is qualified to perform. Functions and their associated levels of responsibility are specified in the tables of competence set out in chapters II, III and IV of part A of the Code, and are also listed for convenient reference in the introduction to part A. When reference is made under .4 above to regulations in chapters II, III or IV it is not necessary to list specific functions.

.7 In this column should be entered the levels of responsibility at which the seafarer is qualified to perform each of the functions entered in column .6. These levels are specified in the tables of competence set out in chapters II, III and IV of part A of the Code, and are also listed for convenient reference in the introduction to part A.

.8 A general limitation, such as the requirement to wear corrective lenses when performing duties, should be entered prominently at the top of this limitations column. Limitations applying to the functions listed in column .6 should be entered on the appropriate line against the function concerned, for example:

.8.1 "Not valid for service in tankers" – if not qualified under chapter V,

.8.2 "Not valid for service in tankers other than oil tankers" – if qualified under chapter V for service only in oil tankers,

.8.3 "Not valid for service in ships in which steam boilers form part of the ship's machinery" – if the related knowledge has been omitted in accordance with STCW Code provisions, and

.8.4 "Valid only on near-coastal voyages" – if the related knowledge has been omitted in accordance with STCW Code provisions.

Note: Tonnage and power limitations need not be shown here if they are already indicated in the title of the certificate and in the capacity entered in column .9.

.9 The capacity or capacities entered in this column should be those specified in the title to the STCW regulation or regulations concerned in the case of certificates issued under chapters II or III, or should be as specified in the applicable safe manning requirements of the Administration, as appropriate.

.10 A general limitation such as the requirement to wear corrective lenses when performing duties should be entered prominently at the top of this limitations column also. The limitations entered in column .10 should be the same as those shown in column .8 for the functions performed in each capacity entered.

.11 The number entered in this space should be that of the certificate, so that both certificate and endorsement have the same unique number for reference and for location in the register of certificates and/or endorsements, etc.

.12 The date of original issue of the endorsement should be entered here; it may be the same as, or differ from, the date of issue of the certificate, in accordance with the circumstances.

.13 The name of the official authorized to issue the endorsement should be shown here in block letters below the official's signature.

.14 The date of birth shown should be the date confirmed from Administration records or as otherwise verified.

.15 The endorsement should be signed by the seafarer in the presence of an official, or may be incorporated from the seafarer's application form duly completed and verified.

.16 The photograph should be a standard black and white or colour passport type head and shoulders photograph, supplied in duplicate by the seafarer so that one may be kept in or associated with the register of certificates.

.17 If the blocks for revalidation are shown as part of the endorsement form (see section A-I/2, paragraph 1), the Administration may revalidate the endorsement by completing the block after the seafarer has demonstrated continuing proficiency as required by regulation I/11.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION
ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING
FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of .... .1 .... certifies that Certificate No. .... .2 ...... has been issued to .... .3 .... who has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation .... .4 .... of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until .... .5 .... or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

.6 FUNCTION	.7 LEVEL	.8 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

.9 CAPACITY	.10 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. .... .11 .... issued on .... .12 ....

(Official Seal)

....
Signature of duly authorized official

.... .13 ....
Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate .... .14 ....

Signature of the holder of the certificate .... .15 ....

Photograph of the holder of the certificate

.16

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal)

....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ..... .17 ....

....
Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal)

....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ..... .17 ....

....
Name of duly authorized official

2 An endorsement attesting the recognition of a certificate may be attached to and form part of the certificate endorsed, or may be issued as a separate document (see STCW regulation I/2, paragraph 6). All entries made in the form are required to be in Roman characters and Arabic figures (see STCW regulation I/2, paragraph 8). The spaces numbered .1 to .17 in the form which follows the text hereunder are intended to be completed as indicated in paragraph 1 above, except in respect of the following spaces:

.2 where the number assigned by the Party which issued the certificate being recognized should be entered;

.3 where the name entered should be the same as that appearing in the certificate being recognized;

.4 where the name of the Party which issued the certificate being recognized should be entered;

.9 where the capacity or capacities entered should be selected, as appropriate, from those specified in the safe applicable manning requirements of the Administration which is recognizing the certificate;

.11 where the number entered should be unique to the endorsement both for reference and for location in the register of endorsements; and

.12 where the date of original issue of the endorsement should be entered.

3 When replacing a certificate or endorsement which has been lost or destroyed, Parties should issue the replacement under a new number, to avoid confusion with the document to be replaced.

(Official Seal)

(COUNTRY)

ENDORSEMENT ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, AS AMENDED IN 1995

The Government of .... .1 .... certifies that Certificate No. .... .2 .... issued to .... .3.......... by or on behalf of the Government of .... .4 .... is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the above Convention, as amended, and the lawful holder is authorized to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until .... .5 .... or until the date of expiry of any extension of the validity of this endorsement as may be shown overleaf:

.6 FUNCTION	.7 LEVEL	.8 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration:

.9 CAPACITY	.10 LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

Endorsement No. .... .11 .... issued on .... .12 ....

(Official Seal)

....

Signature of duly authorized official

.... .13 ....

Name of duly authorized official

The original of this endorsement must be kept available in accordance with regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Date of birth of the holder of the certificate .... .14 ....

Signature of the holder of the certificate .... .15 ....

Photograph of the holder of the certificate

.16

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal) ....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ..... .17 ....
Name of duly authorized official

The validity of this endorsement is hereby extended until ....

(Official seal) ....
Signature of duly authorized official

Date of revalidation ..... .17 ....
Name of duly authorized official

Section B-I/3

Guidance regarding near-coastal voyages

1 When a Party defines near-coastal voyages, *inter alia*, for the purposes of applying variations to the subjects listed in column 2 of the standard of competence tables contained in chapters II and III of part A of the Code, for the issue of certificates valid for service in ships entitled to fly the flag of that Party and engaged on such voyages, account should be taken of the following factors, bearing in mind the effect on the safety of all ships and on the marine environment.

.1 the type of ship and the trade in which it is engaged;

.2 the gross tonnage of the ship and the power in kW of the main propulsion machinery;

.3 the nature and length of the voyages;

.4 the maximum distance from a port of refuge;

.5 the adequacy of the coverage and accuracy of navigational position-fixing devices;

.6 the weather conditions normally prevailing in the near-coastal voyage area;

.7 the provision of shipboard and coastal communication facilities for search and rescue.

2 A Party which includes voyages off another Party's coast within the limits of its near-coastal voyage definition may enter into a bilateral agreement with the Party concerned.

3 It is not intended that ships engaged on near-coastal voyages should extend their voyages world-wide, under the excuse that they are navigating constantly within the limits of designated near-coastal voyages of neighbouring Parties.

Section B-I/4

*Guidance regarding control procedures**

Introduction

1 The purpose of the control procedures of regulation I/4 is to enable officers duly authorized by port States to ensure that the seafarers on board have sufficient competence to ensure safe and pollution-free operation of the ship.

* IMO Model Course 3.09 – *Port State Control* may be of assistance in the preparation of courses.

2 This provision is no different in principle from the need to make checks on ships' structures and equipment. Indeed, it builds on these inspections to make an appraisal of the total system of on-board safety and pollution prevention.

Assessment

3 By restricting assessment as indicated in section A-I/4, the subjectivity which is an unavoidable element in all control procedures is reduced to a minimum, no more than would be evident in other types of control inspection.

4 The clear grounds given in regulation I/4, paragraph 1.3 will usually be sufficient to direct the inspector's attention to specific areas of competency, which could then be followed up by seeking evidence of training in the skills in question. If this evidence is inadequate or unconvincing, the authorized officer may ask to observe a demonstration of the relevant skill.

5 It will be a matter for the professional judgement of the inspector when on board, either following an incident as outlined in regulation I/4 or for the purposes of a routine inspection, whether the ship is operated in a manner likely to pose a danger to persons, property or the environment.*

Section B-I/5
Guidance regarding national provisions

(No provisions)

Section B-I/6
Guidance regarding training and assessment

Qualifications of instructors and assessors

1 Each Party should ensure that instructors and assessors are appropriately qualified and experienced for the particular types and levels of training or assessment of competence of seafarers, as required under the Convention, in accordance with the guidelines in this section.

* IMO Model Course 3.11 – *Marine Accident and Incident Investigation* may be of assistance in the preparation of courses.

In-service training and assessment

2 Any person, on board or ashore, conducting in-service training of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have received appropriate guidance in instructional techniques.*

3 Any person responsible for the supervision of in-service training of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have appropriate knowledge of instructional techniques and of training methods and practice.

4 Any person, on board or ashore, conducting an in-service assessment of the competence of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have:

.1 received appropriate guidance in assessment methods and practice;† and

.2 gained practical assessment experience under the supervision and to the satisfaction of an experienced assessor.

5 Any person responsible for the supervision of the in-service assessment of competence of a seafarer intended to be used in qualifying for certification under the Convention should have a full understanding of the assessment system, assessment methods and practice.†

Section B-I/7
Guidance regarding communication of information

Reports of difficulties encountered

Parties are requested to include in the reports required by regulation I/7 an indication of any relevant guidance contained in part B of this Code, the observance of which has been found to be impracticable.

Section B-I/8
Guidance regarding quality standards

1 In applying quality standards under the provisions of regulation I/8 and section A-I/8 to the administration of its certification system, each Party should take account

---

* IMO Model Course 6.09 – *Training Course for Instructors* may be of assistance in the preparation of courses.

† IMO Model Course 3.12 – *Examination and Certification of Seafarers* may be of assistance in the preparation of courses.

of existing national or international models, and incorporate the following key elements:

- .1 an expressed policy regarding quality and the means by which such policy is to be implemented;
- .2 a quality system incorporating the organizational structure, responsibilities, procedures, processes and resources necessary for quality management;
- .3 the operational techniques and activities to ensure quality control;
- .4 systematic monitoring arrangements, including internal quality assurance evaluations, to ensure that all defined objectives are being achieved; and
- .5 arrangements for periodic external quality evaluations as described in the following paragraphs.

2 In establishing such quality standards for the administration of their national certification system, Administrations should seek to ensure that the arrangements adopted:

- .1 are sufficiently flexible to enable the certification system to take account of the varying needs of the industry, and that they facilitate and encourage the application of new technology;
- .2 cover all the administrative matters that give effect to the various provisions of the Convention, in particular regulations I/2 to I/15 and other provisions which enable the Administration to grant certificates of service and dispensations and to withdraw, cancel and suspend certificates;
- .3 encompass the Administration's responsibilities for approving training and assessment at all levels, from undergraduate-type courses and updating courses for certificates of competency to short courses of vocational training; and
- .4 incorporate arrangements for the internal quality assurance reviews under paragraph 1.4 involving a comprehensive self-study of the administrative procedures, at all levels, in order to measure achievement of defined objectives and to provide the basis for the independent external evaluation required under section A-I/8, paragraph 3.

Quality standards model for assessment of knowledge, understanding, skills and competence

3 The quality standards model for assessment of knowledge, understanding, skills and competence should incorporate the recommendations of this section within the general framework of either:

- .1 a national scheme for education and training accreditation or quality standards; or

.2 an alternative quality standards model acceptable to the Organization.

4 The above quality standards model should incorporate:

.1 a quality policy, including a commitment by the training institution or unit to the achievement of its stated aims and objectives and to the consequential recognition by the relevant accrediting or quality standards authority;

.2 those quality management functions that determine and implement the quality policy, relating to aspects of the work which impinge on the quality of what is provided, including provisions for determining progression within a course or programme;

.3 quality system coverage, where appropriate, of the academic and administrative organizational structure, responsibilities, procedures, processes and the resources of staff and equipment;

.4 the quality control functions to be applied at all levels to the teaching, training, examination and assessment activities, and to their organization and implementation, in order to ensure their fitness for their purpose and the achievement of their defined objectives;

.5 the internal quality assurance processes and reviews which monitor the extent to which the institution, or training unit, is achieving the objectives of the programmes it delivers, and is effectively monitoring the quality control procedures which it employs; and

.6 the arrangements made for periodic external quality evaluations required under regulation I/8, paragraph 2 and described in the following paragraphs, for which the outcome of the quality assurance reviews forms the basis and starting point.

5 In establishing quality standards for education, training and assessment programmes, the organizations responsible for implementing these programmes should take account of the following:

.1 Where provisions exist for established national accreditation, or education quality standards, such provisions should be utilized for courses incorporating the knowledge and understanding requirements of the Convention. The quality standards should be applied to both management and operational levels of the activity, and should take account of how it is managed, organized, undertaken and evaluated, in order to ensure that the identified goals are achieved.

.2 Where acquisition of a particular skill or accomplishment of a designated task is the primary objective, the quality standards should take account of whether real or simulated equipment is utilized for this purpose, and of the

appropriateness of the qualifications and experience of the assessors, in order to ensure achievement of the set standards.

.3 The internal quality assurance evaluations should involve a comprehensive self-study of the programme, at all levels, to monitor achievement of defined objectives through the application of quality standards. These quality assurance reviews should address the planning, design, presentation and evaluation of programmes as well as the teaching, learning and communication activities. The outcome provides the basis for the independent evaluation required under section A-1/8, paragraph 3.

The independent evaluation

6 Each independent evaluation should include a systematic and independent examination of all quality activities, but should not evaluate the validity of the defined objectives. The evaluation team should:

.1 carry out the evaluation in accordance with documented procedures;

.2 ensure that the results of each evaluation are documented and brought to the attention of those responsible for the area evaluated; and

.3 check that timely action is taken to correct any deficiencies.

7 The purpose of the evaluation is to provide an independent assessment of the effectiveness of the quality standard arrangements at all levels. In the case of an education or training establishment, a recognized academic accreditation or quality standards body or Government agency should be used. The evaluation team should be provided with sufficient advance information to give an overview of the tasks in hand. In the case of a major training institution or programme, the following items are indicative of the information to be provided:

.1 the mission statement of the institution;

.2 details of academic and training strategies in use;

.3 an organization chart and information on the composition of committees and advisory bodies;

.4 staff and student information;

.5 a description of training facilities and equipment; and

.6 an outline of the policies and procedures on:

.6.1 student admission,

.6.2 the development of new courses and review of existing courses,

.6.3 the examination system, including appeals and resits,

.6.4 staff recruitment, training, development, appraisal and promotion,

.6.5 feedback from students and from industry, and

.6.6 staff involvement in research and development.

The report

8 Before submitting a final report, the evaluation team should forward an interim report to the management seeking their comments on their findings. Upon receiving their comments, the evaluators should submit their final report, which should:

.1 include brief background information about the institution or training programme;

.2 be full, fair and accurate;

.3 highlight the strengths and weaknesses of the institution;

.4 describe the evaluation procedure followed;

.5 cover the various elements identified in paragraph 4;

.6 indicate the extent of compliance or non-compliance with the requirements of the Convention and the effectiveness of the quality standards in ensuring achievement of defined aims and objectives; and

.7 spell out clearly the areas found deficient, offer suggestions for improvement and provide any other comments the evaluators consider relevant.

Section B-I/9

Guidance regarding medical standards – Issue and registration of certificates

MEDICAL EXAMINATION AND CERTIFICATION

1 The standards developed pursuant to regulation I/9, paragraph 1, should take into account the views of recognized medical practitioners experienced in medicine as applied in the maritime environment.

2 The medical standards may differentiate between those persons seeking to start a career at sea and those seafarers already serving at sea. In the former case, for example, it might be appropriate to designate higher standards in certain areas, while in the latter case some reduction may be made for age.

3 The standards should, so far as possible, define objective criteria with regard to fitness for sea service, taking into account access to medical facilities and medical expertise on board ship. They should, in particular, specify the conditions under which seafarers suffering from potentially life-threatening medical conditions controlled by medication may be allowed to continue to serve at sea.

4 The medical standards should also identify particular medical conditions, such as colour blindness, which might disqualify seafarers from holding particular positions on board ship.

5 Medical examinations and certification of seafarers under the standards should be conducted by one or more medical practitioners recognized by the Party. A list of medical practitioners so recognized should be made available to other Parties and to companies on request.

6 In the absence of mandatory international eyesight standards for seafarers, Parties should regard the minimum in-service eyesight standards set out in paragraphs 7 to 11 and table B-I/9 hereunder as the minimum for the safe operation of ships, and report on maritime casualties where poor eyesight has contributed to such incidents.

7 Each Administration has the discretionary authority to grant a variance or waiver of any of the standards set out in table B-I/9 hereunder, based on an assessment of a medical evaluation and any other relevant information concerning an individual's adjustment to the condition and proven ability to satisfactorily perform assigned shipboard functions. However, if the aided distant visual acuity of either eye is less than the standard, the aided distant visual acuity in the better eye should be at least 0.2 higher than the standard indicated in the table. The unaided distant visual acuity in the better eye should be at least 0.1.

8 Persons requiring the use of spectacles or contact lenses to perform duties should have a spare pair conveniently available on board the ship. Any need to wear visual aids to meet the required standards should be recorded on each certificate and endorsement issued.

9 Eyes of seafarers should be free of disease. Any permanent or progressing debilitating pathology without recovery should be cause for a determination of unfitness.

10 All tests needed to determine the visual fitness of a seafarer must be reliable and performed by a competent person recognized by the Administration.

11 Notwithstanding these provisions, the Administration may require higher standards than those given in table B-I/9 below.

ISSUE AND REGISTRATION OF CERTIFICATES

Approval of seagoing service

12 In approving seagoing service required by the Convention, Parties should ensure that the service concerned is relevant to the qualification being applied for, bearing in mind that, apart from the initial familiarization with service in seagoing ships, the purpose of such service is to allow the seafarer to be instructed in and to practise, under appropriate supervision, those safe and proper seagoing practices, procedures and routines which are relevant to the qualification applied for.

Approval of training courses

13 In approving training courses and programmes, Parties should take into account that the various IMO Model Courses identified by footnotes in part A of this Code can assist in the preparation of such courses and programmes and ensure that the detailed learning objectives recommended therein are suitably covered.

Electronic access to registers

14 Where the register or registers of certificates, endorsements and other documents issued by or on behalf of a Party are maintained by electronic means, provision should be made to allow controlled electronic access to such register or registers to allow Administrations and companies to confirm:

.1 the name of the seafarer to whom a certificate, endorsement or other qualification was issued, its relevant number, date of issue, and date of expiry;

.2 the capacity in which the holder may serve and any limitations attaching thereto; and

.3 the functions the holder may perform, the levels authorized and any limitations attaching thereto.

Table B-I/9

Minimum in-service eyesight standards

STCW Convention Regulation	Category of seafarer	Distance vision*		Near/immediate vision	Colour vision	Visual fields	Night blindness	Diplopia (double vision)
		one eye	other eye	Both eyes together Aided or unaided				
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4	Masters, deck officers and ratings required to undertake look-out duties			Vision required for ships' navigation (e.g. chart and nautical publication reference, use of bridge instrumentation and equipment, and identification of aids to navigation)		Normal visual fields	Vision required to perform all necessary functions in darkness without compromise	No significant condition evident
	Aided:	0.5†	0.5					
	Unaided:	0.1	0.1					
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4	All engineer officers and ratings forming part of an engine-room watch			Vision required to read instruments in close proximity, to operate equipment, and to identify systems/components as necessary		Sufficient visual fields	Vision required to perform all necessary functions in darkness without compromise	No significant condition evident
	Aided:	0.4	0.4					
	Unaided:	0.1	0.1					

* *Note:* Values given in Snellen decimal notation.
† *Note:* A value of at least 0.7 in one eye is recommended to reduce the risk of undetected underlying eye disease

STCW Convention Regulation	Category of seafarer	Distance vision*		Near/immediate vision	Colour vision	Visual fields	Night blindness	Diplopia (double vision)
		one eye	other eye	Both eyes together Aided or unaided				
I/11 IV/2	Radio officers and electrical/ electronic officers			Vision required to read instruments in close proximity, to operate equipment, and to identify systems/components as necessary		Sufficient visual fields	Vision required to perform all necessary functions in darkness without compromise	No significant condition evident
	Aided:	0.4	0.4					
	Unaided:	0.1	0.1					

*Note: Values given in Snellen decimal notation

General

Factors affecting performance and accuracy

4 An elementary understanding should be attained of the principles of radar, together with a full practical knowledge of:

.1 range and bearing measurement, characteristics of the radar set which determine the quality of the radar display, radar antennae, polar diagrams, the effects of power radiated in directions outside the main beam, a non-technical description of the radar system, including variations in the features encountered in different types of radar set, performance monitors and equipment factors which affect maximum and minimum detection ranges and accuracy of information;

.2 the current marine radar performance specification adopted by the Organization;*

.3 the effects of the siting of the radar antenna, shadow sectors and arcs of reduced sensitivity, false echoes, effects of antenna height on detection ranges and of siting radar units and storing spares near magnetic compasses, including magnetic safe distances; and

.4 radiation hazards and safety precautions to be taken in the vicinity of antenna and open waveguides.

Detection of misrepresentation of information, including false echoes and sea returns

5 A knowledge of the limitations to target detection is essential, to enable the observer to estimate the dangers of failure to detect targets. The following factors should be emphasized:

.1 performance standard of the equipment;

.2 brilliance, gain and video processor control settings;

.3 radar horizon;

.4 size, shape, aspect and composition of targets:

.5 effects of the motion of the ship in a seaway;

.6 propagation conditions;

.7 meteorological conditions; sea clutter and rain clutter;

* See resolution A.477(XII) – Performance Standards for Radar Equipment.

.8 anti-clutter control settings;

.9 shadow sectors; and

.10 radar-to-radar interference.

6 A knowledge should be attained of factors which might lead to faulty interpretation, including false echoes, effects of nearby pylons and large structures, effects of power lines crossing rivers and estuaries, echoes from distant targets occurring on second or later traces.

7 A knowledge should be attained of aids to interpretation, including corner reflectors and radar beacons; detection and recognition of land targets; the effects of topographical features; effects of pulse length and beamwidth; radar-conspicuous and -inconspicuous targets; factors which affect the echo strength from targets.

Practice

Setting up and maintaining displays

8 A knowledge should be attained of:

.1 the various types of radar display mode; unstabilized ship's-head-up relative motion; ship's-head-up, course-up and north-up stabilized relative motion and true motion;

.2 the effects of errors on the accuracy of information displayed; effects of transmitting compass errors on stabilized and true motion displays; effects of transmitting log errors on a true motion display; and the effects of inaccurate manual speed settings on a true motion display;

.3 methods of detecting inaccurate speed settings on true motion controls; the effects of receiver noise limiting ability to display weak echo returns, and the effects of saturation by receiver noise, etc.; the adjustment of operational controls; criteria which indicate optimum points of adjustment; the importance of proper adjustment sequence, and the effects of maladjusted controls; the detection of maladjustments and corrections of:

.3.1 controls affecting detection ranges, and

.3.2 controls affecting accuracy;

.4 the dangers of using radar equipment with maladjusted controls; and

.5 the need for frequent regular checking of performance, and the relationship of the performance indicator to the range performance of the radar set.

Range and bearing

9 A knowledge should be attained of:

.1 the methods of measuring ranges; fixed range markers and variable range markers;

.2 the accuracy of each method and the relative accuracy of the different methods;

.3 how range data are displayed; ranges at stated intervals, digital counter and graduated scale;

.4 the methods of measuring bearings; rotatable cursor on transparent disc covering the display, electronic bearing cursor and other methods;

.5 bearing accuracy and inaccuracies caused by: parallax, heading marker displacement, centre maladjustment;

.6 how bearing data are displayed; graduated scale and digital counter; and

.7 the need for regular checking of the accuracy of ranges and bearings, methods of checking for inaccuracies and correcting or allowing for inaccuracies.

Plotting techniques and relative motion concepts

10 Practice should be provided in manual plotting techniques, including the use of reflection plotters, with the objective of establishing a thorough understanding of the interrelated motion between own ship and other ships, including the effects of manoeuvring to avoid collision. At the preliminary stages of this training, simple plotting exercises should be designed to establish a sound appreciation of plotting geometry and relative motion concepts. The degree of complexity of exercises should increase throughout the training course until the trainee has mastered all aspects of the subject. Competence can best be enhanced by exposing the trainee to real-time exercises performed on a simulator or using other effective means.

Identification of critical echoes

11 A thorough understanding should be attained of:

.1 position fixing by radar from land targets and sea marks;

.2 the accuracy of position fixing by ranges and by bearings;

.3 the importance of cross-checking the accuracy of radar against other navigational aids; and

.4 the value of recording ranges and bearings at frequent, regular intervals when using radar as an aid to collision avoidance.

Course and speed of other ships

12 A thorough understanding should be attained of:

.1 the different methods by which course and speed of other ships can be obtained from recorded ranges and bearings, including:

.1.1 the unstabilized relative plot,

.1.2 the stabilized relative plot, and

.1.3 the true plot; and

.2 the relationship between visual and radar observations, including detail and the accuracy of estimates of course and speed of other ships, and the detection of changes in movements of other ships.

Time and distance of closest approach of crossing, meeting or overtaking ships

13 A thorough understanding should be attained of:

.1 the use of recorded data to obtain:

.1.1 measurement of closest approach distance and bearing, and

.1.2 time to closest approach, and

.2 the importance of frequent, regular observations.

Detecting course and speed changes of other ships

14 A thorough understanding should be attained of:

.1 the effects of changes of course and/or speed by other ships on their tracks across the display;

.2 the delay between change of course or speed and detection of that change; and

.3 the hazards of small changes as compared with substantial changes of course or speed in relation to rate and accuracy of detection.

Effects of changes in own ship's course or speed or both

15 A thorough understanding of the effects on a relative motion display of own ship's movements, and the effects of other ships' movements and the advantages of compass stabilization of a relative display.

16 In respect of true motion displays, a thorough understanding should be attained of:

.1 the effects of inaccuracies of:

.1.1 speed and course settings, and

.1.2 compass stabilization data driving a stabilized relative motion display;

.2 the effects of changes in course or speed or both by own ship on tracks of other ships on the display; and

.3 the relationship of speed to frequency of observations.

Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

17 A thorough understanding should be attained of the relationship of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea to the use of radar, including:

.1 action to avoid collision, dangers of assumptions made on inadequate information and the hazards of small alterations of course or speed;

.2 the advantages of safe speed when using radar to avoid collision;

.3 the relationship of speed to closest approach distance and time and to the manoeuvring characteristics of various types of ships;

.4 the importance of radar observation reports and radar reporting procedures being well defined;

.5 the use of radar in clear weather, to obtain an appreciation of its capabilities and limitations, compare radar and visual observations and obtain an assessment of the relative accuracy of information;

.6 the need for early use of radar in clear weather at night and when there are indications that visibility may deteriorate;

.7 comparison of features displayed by radar with charted features; and

.8 comparison of the effects of differences between range scales.

TRAINING AND ASSESSMENT IN THE OPERATIONAL USE OF AUTOMATIC RADAR PLOTTING AIDS (ARPA)

18 Training and assessment in the operational use of automatic radar plotting aids (ARPA) should:

.1 require prior completion of the training in radar observation and plotting or combine that training with the training given in paragraphs 19 to 35 below;*

* IMO Model Course 1.08 – *The Operational Use of Automatic Radar Plotting Aids (ARPA)* may be of assistance in the preparation of courses

.2 incorporate the use of ARPA simulation equipment; and

.3 conform to standards not inferior to those given in paragraphs 19 to 35 below.

19 Where ARPA training is provided as part of the general training under the 1978 STCW Convention, masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch should understand the factors involved in decision-making based on the information supplied by ARPA in association with other navigational data inputs, having a similar appreciation of the operational aspects and of system errors of modern electronic navigational systems. This training should be progressive in nature, commensurate with the responsibilities of the individual and the certificates issued by Parties under the 1978 STCW Convention.

Theory and demonstration

Possible risks of over-reliance on ARPA

20 Appreciation that ARPA is only a navigational aid and:

.1 that its limitations, including those of its sensors, make over-reliance on ARPA dangerous, in particular for keeping a look-out; and

.2 the need to observe at all times the Principles to be observed in keeping a navigational watch and the Guidance on keeping a navigational watch.

Principal types of ARPA systems and their display characteristics

21 Knowledge of the principal types of ARPA systems in use; their various display characteristics and an understanding of when to use ground or sea stabilized modes and north-up, course-up or head-up presentations.

IMO performance standards for ARPA

22 An appreciation of the IMO performance standards for ARPA, in particular the standards relating to accuracy.*

Factors affecting system performance and accuracy

23 Knowledge of ARPA sensor input performance parameters – radar, compass and speed inputs and the effects of sensor malfunction on the accuracy of ARPA data.

* See resolution A.422(XI) – Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPA) and resolution A.823(19) – Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs).

24 Knowledge of:

.1 the effects of the limitations of radar range and bearing discrimination and accuracy and the limitations of compass and speed input accuracies on the accuracy of ARPA data; and

.2 factors which influence vector accuracy.

Tracking capabilities and limitations

25 Knowledge of:

.1 the criteria for the selection of targets by automatic acquisition;

.2 the factors leading to the correct choice of targets for manual acquisition;

.3 the effects on tracking of "lost" targets and target fading;

.4 the circumstances causing "target swap" and its effects on displayed data.

Processing delays

26 Knowledge of the delays inherent in the display of processed ARPA information, particularly on acquisition and re-acquisition or when a tracked target manoeuvres.

Operational warnings, their benefits and limitations

27 Appreciation of the uses, benefits and limitations of ARPA operational warnings and their correct setting, where applicable, to avoid spurious interference.

System operational tests

28 Knowledge of:

.1 methods of testing for malfunctions of ARPA systems, including functional self-testing; and

.2 precautions to be taken after a malfunction occurs.

Manual and automatic acquisition of targets and their respective limitations

29 Knowledge of the limits imposed on both types of acquisition in multi-target scenarios, and the effects on acquisition of target fading and target swap.

True and relative vectors and typical graphic representation of target information and danger areas

30 Thorough knowledge of true and relative vectors; derivation of targets' true courses and speeds including:

.1 threat assessment, derivation of predicted closest point of approach and predicted time to closest point of approach from forward extrapolation of vectors, the use of graphic representation of danger areas;

.2 the effects of alterations of course and/or speed of own ship and/or targets on predicted closest point of approach and predicted time to closest point of approach and danger areas;

.3 the effects of incorrect vectors and danger areas; and

.4 the benefit of switching between true and relative vectors.

Information on past positions of targets being tracked

31 Knowledge of the derivation of past positions of targets being tracked, recognition of historic data as a means of indicating recent manoeuvring of targets and as a method of checking the validity of the ARPA's tracking.

Practice

Setting up and maintaining displays

32 Ability to demonstrate:

.1 the correct starting procedure to obtain the optimum display of ARPA information;

.2 the selection of display presentation; stabilized relative motion displays and true motion displays;

.3 the correct adjustment of all variable radar display controls for optimum display of data;

.4 the selection, as appropriate, of required speed input to ARPA;

.5 the selection of ARPA plotting controls, manual/automatic acquisition, vector/graphic display of data;

.6 the selection of the time scale of vectors/graphics;

.7 the use of exclusion areas when automatic acquisition is employed by ARPA; and

.8 performance checks of radar, compass, speed input sensors and ARPA.

System operational tests

33 Ability to perform system checks and determine data accuracy of ARPA, including the trial manoeuvre facility, by checking against basic radar plot.

Obtaining information from the ARPA display

34 Demonstrate the ability to obtain information in both relative and true motion modes of display, including:

.1 the identification of critical echoes;

.2 the speed and direction of target's relative movement;

.3 the time to, and predicted range at, target's closest point of approach;

.4 the courses and speeds of targets;

.5 detecting course and speed changes of targets and the limitations of such information;

.6 the effect of changes in own ship's course or speed or both; and

.7 the operation of the trial manoeuvre facility.

Application of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

35 Analysis of potential collision situations from displayed information, determination and execution of action to avoid close-quarters situations in accordance with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

RECOMMENDED PERFORMANCE STANDARDS FOR NON-MANDATORY TYPES OF SIMULATION

36 Performance standards for non-mandatory simulation equipment used for training and/or assessment of competence or demonstration of skills are set out hereunder. Such forms of simulation include, but are not limited to, the following types:

.1 navigation and watchkeeping;

.2 ship handling and manoeuvring;

.3 cargo handling and stowage;

.4 radiocommunications; and

.5 main and auxiliary machinery operation

Navigation and watchkeeping simulation

37 Navigation and watchkeeping simulation equipment should, in addition to meeting all applicable performance standards set out in section A-I/12, be capable of simulating navigational equipment and bridge operational controls which meet all applicable performance standards adopted by the Organization,* incorporate facilities to generate soundings and:

.1 create a real-time operating environment, including navigation control and communications instruments and equipment appropriate to the navigation and watchkeeping tasks to be carried out and the manoeuvring skills to be assessed;

.2 provide a realistic visual scenario by day or by night, including variable visibility, or by night only as seen from the bridge, with a minimum horizontal field of view available to the trainee in viewing sectors appropriate to the navigation and watchkeeping tasks and objectives; and

.3 realistically simulate 'own ship' dynamics in open water conditions, including the effects of weather, tidal stream, currents and interaction with other ships.

---

* See:

.1 Resolution A.224(VII) – Performance Standards for Echo-Sounding Equipment

.2 Resolution A.282(VIII) – Recommendation on the Installation and Use of Manoeuvring Lights

.3 Resolution A.342(IX) - Recommendation on Performance Standards for Automatic Pilots

.4 Resolution A.422(XI) – Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPA) and resolution A.823(18) – Performance Standards for Automatic Radar Plotting Aids (ARPAs)

.5 Resolution A.424(XI) – Performance Standards for Gyro-Compasses

.6 Resolution A.477(XII) – Performance Standards for Radar Equipment

.7 Resolution A.478(XII) – Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance and resolution A.824(19) – Performance Standards for Devices to Indicate Speed and Distance

.8 Resolution A.526(13) – Performance Standards for Rate-of-Turn Indicators

.9 Resolution A.529(13) – Accuracy Standards for Navigation

.10 Resolution A.574(14) – Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids

.11 Resolution A.575(14) – Unification of Performance Standards for Navigational Equipment

.12 Resolution A.665(16) – Performance Standards for Radio Direction-Finding Systems

.13 Resolution A.694(17) – General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and for Electronic Navigational Aids

Ship handling and manoeuvring simulation

38 In addition to meeting the performance standards set out in paragraph 37, ship handling simulation equipment should:

.1 provide a realistic visual scenario as seen from the bridge by day and by night with variable visibility throughout a minimum horizontal field of view available to the trainee in viewing sectors appropriate to the ship handling and manoeuvring training tasks and objectives;* and

.2 realistically simulate 'own ship' dynamics in restricted waterways, including shallow-water and bank effects.

39 Where manned scale models are used to provide ship handling and manoeuvring simulation, in addition to the performance standards set out in paragraphs 37.3 and 38.2, such equipment should:

.1 incorporate scaling factors which present accurately the dimensions, areas, volume and displacement, speed, time and rate of turn of a real ship; and

.2 incorporate controls for the rudder and engines to the correct time-scale.

Cargo handling and stowage simulation

40 Cargo handling simulation equipment should be capable of simulating cargo handling and control equipment which meets all applicable performance standards adopted by the Organization,† and incorporate facilities to:

.1 create an effective operational environment, including a cargo-control station with such instrumentation as may be appropriate to the particular type of cargo system modelled;

.2 model loading and unloading functions and stability and stress data appropriate to the cargo-handling tasks to be carried out and the skills to be assessed; and

.3 simulate loading, unloading, ballasting and deballasting operations and appropriate associated calculations for stability, trim, list, longitudinal strength, torsional stress and damage stability.‡

* IMO Model Course 1.22 – *Ship Simulator and Bridge Teamwork* may be of assistance in the preparation of courses.

† No standards have as yet been adopted by the Organization

‡ IMO Model Course 2.06 – *Cargo and Ballast Handling Simulator* may be of assistance in the preparation of courses.

GMDSS communication simulation

41 GMDSS communication simulation equipment should be capable of simulating GMDSS communication equipment which meets all applicable performance standards adopted by the Organization*, and incorporate facilities to:

.1 simulate the operation of VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB and watch receiver equipment as required for the Restricted Operator's Certificate (ROC);

---

* See:

.1 Resolution A.421(XI) concerning operational standards for radiotelephone alarm signal generators (see also resolutions A.807(19) and A.808(19))

.2 Resolution A.803(19) – Performance Standards for Shipborne VHF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling

.3 Resolution A.804(19) – Performance Standards for Shipborne MF Radio Installations Capable of Voice Communication and Digital Selective Calling

.4 Resolution A.805(19) – Performance Standards for Float-Free VHF Emergency Position-indicating Radio Beacons

.5 Resolution A.806(19) – Performance Standards for Shipborne MF/HF Radio Installations Capable of Voice Communication, Narrow-Band Direct Printing and Digital Selective Calling

.6 Resolution A.812(19) – Performance Standards for Float-Free Satellite Emergency Position-indicating Radio Beacons Operating through the Geostationary Inmarsat Satellite System on 1.6 GHz

.7 Resolution A.662(16) – Performance Standards for Float-Free Release and Activation Arrangements for Emergency Radio Equipment

.8 Resolution A.807(19) – Performance Standards for Inmarsat-C Ship Earth Stations Capable of Transmitting and Receiving Direct-Printing Communications and resolution A.570(14) – Type Approval of Ship Earth Stations

.9 Resolution A.664(16) – Performance Standards for Enhanced Group Call Equipment

.10 Resolution A.694(17) – General Requirements for Shipborne Radio Equipment Forming Part of the GMDSS and for Electronic Navigational Aids

.11 Resolution A.696(17) – Type Approval for Satellite Emergency Position-indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating in the COSPAS-SARSAT System

.12 Resolution A.802(19) – Performance Standards for Survival Craft Radar Transponders for use in Search and Rescue Operations

.13 Resolution A.808(19) – Performance standards for Ship Earth Stations Capable of Two-Way Communications and resolution A.570(14) – Type Approval of Ship Earth Stations

.14 Resolution A.699(17) – System Performance Standard for the Promulgation and Co-ordination of Maritime Safety Information using HF NBDP

.15 Resolution A.700(17) – Performance Standards for Narrow-Band Direct-Printing Telegraph Equipment for the Reception of Navigational and Meteorological Warnings and Urgent Information to Ships (MSI) by HF

.16 Resolution A.810(19) – Performance Standards for Float-Free Satellite Emergency Position-Indicating Radio Beacons (EPIRBs) Operating on 406 MHz.

.2 simulate the operation of INMARSAT-A, -B and -C ship earth stations, MF/HF NBDP, MF/HF-DSC, VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB and watch receiver equipment as required for the General Operator's Certificate (GOC);

.3 provide voice communication with background noise;

.4 provide a printed text communication facility; and

.5 create a real-time operating environment, consisting of an integrated system, incorporating at least one instructor/assessor station and at least two GMDSS ship or shore stations.

Main and auxiliary machinery operation simulation

42 Engine-room simulation equipment should be capable of simulating a main and auxiliary machinery system and incorporate facilities to:

.1 create a real-time environment for seagoing and harbour operations with communication devices and simulation of appropriate main and auxiliary propulsion machinery equipment and control panels;

.2 simulate relevant sub-systems that should include but not be restricted to boiler, steering gear, electrical power general and distribution systems, including emergency power supplies, and fuel, cooling water, refrigeration, bilge and ballast systems;

.3 monitor and evaluate engine performance and remote sensing systems;

.4 simulate machinery malfunctions;

.5 allow for the variable external conditions to be changed so as to influence the simulated operations: weather, ship's draught, seawater and air temperatures;

.6 allow for instructor-controlled external conditions to be changed: deck steam, accommodation steam, deck air, ice conditions, deck cranes, heavy power, bow thrust, ship load;

.7 allow for instructor-controlled simulator dynamics to be changed: emergency run, process responses, ship responses; and

.8 provide a facility to isolate certain processes, such as speed, electrical system, diesel oil system, lubricating oil system, heavy oil system, seawater system, steam system, exhaust boiler and turbo generator, for performing specific training tasks.*

* IMO Model Course 2.07 – *Engine Room Simulator* may be of assistance in the preparation of courses.

Section B-I/13

Guidance regarding the conduct of trials

(No provisions)

Section B-I/14

Guidance regarding responsibilities of companies and recommended responsibilities of masters and crew members

Companies

1 Companies should provide ship-specific introductory programmes aimed at assisting newly employed seafarers to familiarize themselves with all procedures and equipment relating to their areas of responsibility.

Master

2 The master should take all steps necessary to implement any company instructions issued in accordance with section A-I/14. Such steps should include:

.1 identifying all seafarers who are newly employed on board the ship before they are assigned to any duties;

.2 providing the opportunity for all newly arrived seafarers to:

.2.1 visit the spaces in which their primary duties will be performed,

.2.2 get acquainted with the location, controls and display features of equipment they will be operating or using,

.2.3 activate the equipment when possible and perform functions using the controls on the equipment, and

.2.4 observe and ask questions of someone who is already familiar with the equipment, procedures and other arrangements, and who can communicate information in a language which the seafarer understands; and

.3 providing for a suitable period of supervision when there is any doubt that a newly employed seafarer is familiar with the shipboard equipment, operating procedures and other arrangements needed for the proper performance of his or her duties.

Crew members

3 Seafarers who are newly assigned to a ship should take full advantage of every opportunity provided to become familiar with the shipboard equipment, operating

procedures and other arrangements needed for the proper performance of their duties. Immediately upon arriving on board for the first time, each seafarer has the responsibility to become acquainted with the ship's working environment, particularly with respect to new or unfamiliar equipment, procedures or arrangements.

4 Seafarers who do not promptly attain the level of familiarity required for performing their duties have the obligation to bring this fact to the attention of their supervisor or to the attention of the crew member designated in accordance with section A-I/14, paragraph 2.2, and to identify any equipment, procedure or arrangement which remains unfamiliar.

Section B-I/15

Guidance regarding transitional provisions

(No provisions)

Chapter II

Guidance regarding the master and the deck department

Section B-II/1

Guidance regarding the certification of officers in charge of a navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more

Training

1 Every candidate for certification as officer in charge of a navigational watch should have completed a planned and structured programme of training designed to assist a prospective officer to achieve the standard of competence in accordance with table A-II/1.

2 The structure of the programme of training should be set out in a training plan which clearly expresses for all parties involved the objectives of each stage of training on board and ashore. It is important that the prospective officer, tutors, ships' staff and company personnel are clear about the competences which are to be achieved at the end of the programme and how they are to be achieved through a combination of education, training and practical experience on board and ashore.

3 The mandatory periods of seagoing service are of prime importance in learning the job of being a ship's officer and in achieving the overall standard of competence required. Properly planned and structured, the periods of seagoing service will enable prospective officers to acquire and practise skills and will offer opportunities for competences achieved to be demonstrated and assessed.

4 Where the seagoing service forms part of an approved training programme, the following principles should be observed:

.1 The programme of on-board training should be an integral part of the overall training plan.

.2 The programme of on-board training should be managed and co-ordinated by the company which manages the ship on which the seagoing service is to be performed.

.3 The prospective officer should be provided with a training record book* to enable a comprehensive record of practical training and experience at sea to

* IMO Model Course 7.03 – *Officer in Charge of a Navigational Watch* and a similar document produced by the International Shipping Federation may be of assistance in the preparation of training record books.

be maintained. The training record book should be laid out in such a way that it can provide detailed information about the tasks and duties which should be undertaken and the progress towards their completion. Duly completed, the record book will provide unique evidence that a structured programme of on-board training has been completed which can be taken into account in the process of evaluating competence for the issue of a certificate.

.4 At all times, the prospective officer should be aware of two identifiable individuals who are immediately responsible for the management of the programme of on-board training. The first of these is a qualified seagoing officer, referred to as the shipboard training officer, who, under the authority of the master, should organise and supervise the programme of training for the duration of each voyage. The second should be a person nominated by the company, referred to as the company training officer, who should have an overall responsibility for the training programme and for co-ordination with colleges and training institutions.

.5 The company should ensure that appropriate periods are set aside for completion of the programme of on-board training within the normal operational requirements of the ship.

Roles and responsibilities

5 The following section summarises the roles and responsibilities of those individuals involved in organizing and conducting on-board training:

.1 The company training officer should be responsible for:

.1.1 overall administration of the programme of training,

.1.2 monitoring the progress of the prospective officer throughout, and

.1.3 issuing guidance as required and ensuring that all concerned with the training programme play their parts.

.2 The shipboard training officer should be responsible for:

.2.1 organizing the programme of practical training at sea,

.2.2 ensuring in a supervisory capacity that the training record book is properly maintained and that all other requirements are fulfilled, and

.2.3 making sure, so far as is practicable, that the time the prospective officer spends on board is as useful as possible in terms of training and experience, and is consistent with the objectives of the training programme, the progress of training and the operational constraints of the ship.

.3 The master's responsibilities should be to:

.3.1 provide the link between the shipboard training officer and the company training officer ashore,

.3.2 fulfill the role of continuity if the shipboard training officer is relieved during the voyage, and

.3.3 ensure that all concerned are effectively carrying out the on-board training programme.

.4 The prospective officer's responsibilities should be to:

.4.1 follow diligently the programme of training as laid down,

.4.2 make the most of the opportunities presented, be they in or outside working hours, and

.4.3 keep the training record book up to date and ensure that it is available at all times for scrutiny.

Induction

6 At the beginning of the programme and at the start of each voyage on a different ship, prospective officers should be given full information and guidance as to what is expected of them and how the training programme is to be organized. Induction presents the opportunity to brief prospective officers about important aspects of the tasks they will be undertaking, with particular regard to safe working practices and protection of the marine environment.

Shipboard programme of training

7 The training record book should contain, amongst other things, a number of training tasks or duties which should be undertaken as part of the approved programme of on-board training. Such tasks and duties should relate to at least the following areas:

.1 steering systems;

.2 general seamanship;

.3 mooring, anchoring and port operations;

.4 life-saving and fire-fighting appliances;

.5 systems and equipment;

.6 cargo work;

.7 bridge work and watchkeeping; and

.8 engine-room familiarization.

8 It is extremely important that the prospective officer is given adequate opportunity for supervised bridge watchkeeping experience, particularly in the later stages of the on-board training programme.

9 The performance of the prospective officers in each of the tasks and duties itemized in the training record book should be initialled by a qualified officer when, in the opinion of the officer concerned, a prospective officer has achieved a satisfactory standard of proficiency. It is important to appreciate that a prospective officer may need to demonstrate ability on several occasions before a qualified officer is confident that a satisfactory standard has been achieved.

Monitoring and reviewing

10 Guidance and reviewing are essential to ensure that prospective officers are fully aware of the progress they are making and to enable them to join in decisions about their future programme. To be effective, reviews should be linked to information gained through the training record book and other sources as appropriate. The training record book should be scrutinized and endorsed formally by the master and the shipboard training officer at the beginning, during and at the end of each voyage. The training record book should also be examined and endorsed by the company training officer between voyages.

Assessment of abilities and skills in navigational watchkeeping

11 A candidate for certification who is required to have received special training and assessment of abilities and skills in navigational watchkeeping duties should be required to provide evidence, through demonstration either on a simulator or on board ship as part of an approved programme of shipboard training, that the skills and ability to perform as officer in charge of a navigational watch in at least the following areas have been acquired, namely to:

.1 prepare for and conduct a passage, including:

.1.1 interpreting and applying information obtained from charts,

.1.2 fixing position in coastal waters,

.1.3 applying basic information obtained from tide tables and other navigational publications,

.1.4 checking and operating bridge equipment,

.1.5 checking magnetic and gyro-compasses,

.1.6 assessing available meteorological information,

.1.7 using celestial bodies to fix position,

.1.8 determining the compass error by celestial and terrestrial means, and

.1.9 performing calculations for sailings of up to 24 hours;

.2 operate and apply information obtained from electronic navigation systems;

.3 operate radar and ARPA and apply radar information for navigation and collision avoidance;

.4 operate propulsion and steering systems to control heading and speed;

.5 implement navigational watch routines and procedures;

.6 implement the manoeuvres required for rescue of persons overboard;

.7 initiate action to be taken in the event of an imminent emergency situation (e.g. fire, collision, stranding) and action in the immediate aftermath of an emergency;

.8 initiate action to be taken in event of malfunction or failure of major items of equipment or plant (e.g. steering gear, power, navigation systems);

.9 conduct radiocommunications and visual and sound signalling in normal and emergency situations; and

.10 monitor and operate safety and alarm systems, including internal communications.

12 Assessment of abilities and skills in navigational watchkeeping should:

.1 be made against the criteria for evaluating competence for the function of navigation set out in table A-II/1;

.2 ensure that the candidate performs navigational watchkeeping duties in accordance with the Principles to be observed in keeping a safe navigational watch (section A-VIII/2, part 3-1) and the Guidance on keeping a navigational watch (section B-VIII/2, part 3-1).

Evaluation of competence

13 The standard of competence to be achieved for certification as officer in charge of a navigational watch is set out in table A-II/1. The standard specifies the knowledge and skill required and the application of that knowledge and skill to the standard of performance required on board ship.

14 Scope of knowledge is implicit in the concept of competence. Assessment of competence should, therefore, encompass more than the immediate technical requirements of the job, the skills and tasks to be performed, and should reflect the broader aspects needed to meet the full expectations of competent performance as a ships' officer. This includes relevant knowledge, theory, principles and cognitive skills which, to varying degrees, underpin all levels of competence. It also encompasses proficiency in what to do, how and when to do it, and why it should be done. Properly applied, this will help to ensure that a candidate can:

.1 work competently in different ships and across a range of circumstances;

.2 anticipate, prepare for and deal with contingencies; and

.3 adapt to new and changing requirements.

15 The criteria for evaluating competence (column 4 of table A-II/1) identify, primarily in outcome terms, the essential aspects of competent performance. They are expressed so that assessment of a candidate's performance can be made against them and should be adequately documented in the training record book.

16 Evaluation of competence is the process of:

.1 collecting sufficient valid and reliable evidence about the candidate's knowledge, understanding and proficiency to accomplish the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-II/1; and

.2 judging that evidence against the criteria specified in the standard.

17 The arrangements for evaluating competence should be designed to take account of different methods of assessment which can provide different types of evidence about candidates' competence, e.g.:

.1 direct observation of work activities (including seagoing service);

.2 skills/proficiency/competency tests;

.3 projects and assignments;

.4 evidence from previous experience; and

.5 written, oral and computer-based questioning techniques.*

18 One or more of the first four methods listed should almost invariably be used to provide evidence of ability, in addition to appropriate questioning techniques to provide evidence of supporting knowledge and understanding.

* IMO Model Course 3.12 – *Examination and Certification of Seafarers* may be of assistance in the preparation of courses.

Section B-II/2

Guidance regarding the certification of masters and chief mates on ships of 500 gross tonnage or more

(See section B-II/1 for guidance.)

Section B-II/3

Guidance regarding the certification of officers in charge of a navigational watch and of masters on ships of less than 500 gross tonnage

(See section B-II/1 for guidance.)

Section B-II/4

Guidance regarding the training and certification of ratings forming part of a navigational watch

In addition to the requirements stated in table A-II/4 of this Code, Parties are encouraged for safety reasons to include the following subjects in the training of ratings forming part of a navigational watch:

.1 a basic knowledge of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;

.2 rigging a pilot ladder;

.3 an understanding of wheel orders given by pilots in English;

.4 training for proficiency in survival craft and rescue boats;

.5 support duties when berthing and unberthing and during towing operations;

.6 a basic knowledge of anchoring;

.7 a basic knowledge of dangerous cargoes;

.8 a basic knowledge of stowage procedures and arrangements for bringing stores on board; and

.9 a basic knowledge of deck maintenance and tools used on deck.

Chapter III

Guidance regarding the engine department

Section B-III/1

Guidance regarding the certification of officers in charge of an engineering watch in a manned engine-room or as designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room

1 In table A-III/1, column 1, top block, the tools referred to should include hand tools, common measuring equipment, centre lathes, drilling machines, welding equipment and milling machines as appropriate.

2 Training in workshop skills ashore can be carried out in a training institution or approved workshop.

3 On-board training should be adequately documented in the training record book by qualified assessors.

Section B-III/2

Guidance regarding the certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery of 3,000 kW propulsion power or more

(No provisions)

Section B-III/3

Guidance regarding the certification of chief engineer officers and second engineer officers of ships powered by main propulsion machinery between 750 kW and 3,000 kW propulsion power

(No provisions)

Section B-III/4

Guidance regarding the training and certification of ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room

In addition to the requirements stated in section A-III/4 of this Code, Parties are encouraged for safety reasons to include the following items in the training of ratings forming part of an engineering watch:

.1 a basic knowledge of routine pumping operations, such as bilge, ballast and cargo pumping systems;

.2 a basic knowledge of electrical installations and the associated dangers;

.3 a basic knowledge of maintenance and repair of machinery and tools used in the engine-room; and

.4 a basic knowledge of stowage and arrangements for bringing stores on board.

Chapter IV

Guidance regarding radiocommunication and radio personnel

Section B-IV/1

Guidance regarding the application of chapter IV

(No provisions)

Section B-IV/2

Guidance regarding training and certification of GMDSS radio personnel

TRAINING RELATED TO THE FIRST-CLASS RADIOELECTRONIC CERTIFICATE

General

1 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

2 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, the provisions of the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention (Radio Regulations) and the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training requirements, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 3 to 14 hereunder.*

Theory

3 Knowledge of the general principles and basic factors necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in the GMDSS, sufficient to support the practical training provisions given in paragraph 13.

* IMO Model Course [........] related to the First-Class Radioelectronic Certificate (being developed) may be of assistance in the preparation of courses.

4 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sub-systems, including satellite system characteristics, navigational and meteorological warning systems and selection of appropriate communication circuits.

5 Knowledge of the principles of electricity and the theory of radio and electronics sufficient to meet the provisions given in paragraphs 6 to 10 below.

6 Theoretical knowledge of GMDSS radiocommunication equipment, including narrow-band direct-printing telegraphy and radiotelephone transmitters and receivers, digital selective calling equipment, ship earth stations, emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs), marine antenna systems, radio equipment for survival craft together with all auxiliary items, including power supplies, as well as general knowledge of the principles of other equipment generally used for radionavigation, with particular reference to maintaining the equipment in service.

7 Knowledge of factors that affect system reliability, availability, maintenance procedures and proper use of test equipment.

8 Knowledge of microprocessors and fault diagnosis in systems using microprocessors.

9 Knowledge of control systems in the GMDSS radio equipment, including testing and analysis.

10 Knowledge of the use of computer software for the GMDSS radio equipment and methods for correcting faults caused by loss of software control of the equipment.

Regulations and documentation

11 Knowledge of:

.1 the SOLAS Convention and the Radio Regulations, with particular emphasis on:

.1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,

.1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and

.1.3 prevention of unauthorized transmissions;

.2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges, navigational warnings, and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service and the Maritime Mobile Satellite Service; and

.3 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

12 Knowledge of and training in:

.1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems;

.2 procedures for using propagation-prediction information to establish optimum frequencies for communications;

.3 radiocommunication watchkeeping relevant to all GMDSS sub-systems, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records;

.4 use of the international phonetic alphabet;

.5 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency;

.6 ship reporting systems and procedures;

.7 radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;

.8 radio medical systems and procedures; and

.9 causes of false distress alerts and means to avoid them.*

Practical

13 Practical training, supported by appropriate laboratory work, should be given in:

.1 correct and efficient operation of all GMDSS sub-systems and equipment under normal propagation conditions and under typical interference conditions;

.2 safe operation of all the GMDSS communication equipment and ancillary devices, including safety precautions;

.3 adequate and accurate keyboard skills for the satisfactory exchange of communications;

.4 operational techniques for:

.4.1 receiver and transmitter adjustment for the appropriate mode of operation, including digital selective calling and direct-printing telegraphy,

* See COM/Circ.127 – Guidelines for avoiding false distress alerts.

.4.2 antenna adjustment and re-alignment, as appropriate,

.4.3 use of radio life-saving appliances, and

.4.4 use of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs);

.5 antenna rigging, repair and maintenance, as appropriate;

.6 reading and understanding pictorial, logic and circuit diagrams;

.7 use and care of those tools and test instruments necessary to carry out at-sea electronic maintenance;

.8 manual soldering and desoldering techniques, including those involving semiconductor devices and modern circuits, and the ability to distinguish whether the circuit is suitable to be manually soldered or desoldered;

.9 tracing and repair of faults to component level where practicable, and to board/module level in other cases;

.10 recognition and correction of conditions contributing to the fault occurring;

.11 maintenance procedures, both preventive and corrective, for all GMDSS communication equipment and radionavigation equipment; and

.12 methods of alleviating electrical and electromagnetic interference such as bonding, shielding and bypassing.

Miscellaneous

14 Knowledge of and/or training in:

.1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;

.2 world geography, especially the principal shipping routes, services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;

.3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;

.4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;

.5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;

.6 first aid, including heart–respiration revival techniques; and

.7 co-ordinated universal time (UTC), global time zones and the international date line.

TRAINING RELATED TO THE SECOND-CLASS RADIOELECTRONIC CERTIFICATE

General

15 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

16 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, and the SOLAS Convention currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training requirements, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 17 to 28 hereunder.*

Theory

17 Knowledge of the general principles and basic factors necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in the GMDSS, sufficient to support the practical training provisions given in paragraph 27 below.

18 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sub-systems, including satellite system characteristics, navigational and meteorological warning systems and selection of appropriate communication circuits.

19 Knowledge of the principles of electricity and the theory of radio and electronics sufficient to meet the provisions given in paragraphs 20 to 24 below.

20 General theoretical knowledge of GMDSS radiocommunication equipment, including narrow-band direct-printing telegraph and radiotelephone transmitters and receivers, digital selective calling equipment, ship earth stations, emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs), marine antenna systems, radio equipment for survival craft together with all auxiliary items, including power supplies, as well as general knowledge of other equipment generally used for radionavigation, with particular reference to maintaining the equipment in service.

---

* IMO Model Course [..........] related to the Second-Class Radioelectronic Certificate (being developed) may be of assistance in the preparation of courses.

21 General knowledge of factors that affect system reliability, availability, maintenance procedures and proper use of test equipment.

22 General knowledge of microprocessors and fault diagnosis in systems using microprocessors.

23 General knowledge of control systems in the GMDSS radio equipment, including testing and analysis.

24 Knowledge of the use of computer software for the GMDSS radio equipment and methods for correcting faults caused by loss of software control of the equipment.

Regulations and documentation

25 Knowledge of:

.1 the SOLAS Convention and the Radio Regulations, with particular emphasis on:

.1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,

.1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and

.1.3 the prevention of unauthorized transmissions;

.2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges, navigational warnings, and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service and the Maritime Mobile Satellite Service; and

.3 the use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

26 Training should be given in:

.1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems;

.2 procedures for using propagation-prediction information to establish optimum frequencies for communications;

.3 radiocommunication watchkeeping relevant to all GMDSS sub-systems, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records;

.4 use of the international phonetic alphabet;

.5 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency;

.6 ship reporting systems and procedures;

.7 radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;

.8 radio medical systems and procedures; and

.9 causes of false distress alerts and means to avoid them.*

Practical

27 Practical training, supported by appropriate laboratory work, should be given in:

.1 correct and efficient operation of all GMDSS sub-systems and equipment under normal propagation conditions and under typical interference conditions;

.2 safe operation of all the GMDSS communication equipment and ancillary devices, including safety precautions;

.3 adequate and accurate keyboard skills for the satisfactory exchange of communications;

.4 operational techniques for:

.4.1 receiver and transmitter adjustment for the appropriate mode of operation, including digital selective calling and direct-printing telegraphy,

.4.2 antenna adjustment and re-alignment, as appropriate,

.4.3 use of radio life-saving appliances, and

.4.4 use of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs);

.5 antenna rigging, repair and maintenance, as appropriate;

.6 reading and understanding pictorial, logic and module interconnection diagrams;

.7 use and care of those tools and test instruments necessary to carry out at-sea electronic maintenance at the level of unit or module replacement;

* See COM/Circ. 127 – Guidelines for avoiding false distress alerts.

.8 basic manual soldering and desoldering techniques and their limitations;

.9 tracing and repair of faults to board/module level;

.10 recognition and correction of conditions contributing to the fault occurring;

.11 basic maintenance procedures, both preventive and corrective, for all the GMDSS communication equipment and radionavigation equipment; and

.12 methods of alleviating electrical and electromagnetic interference such as bonding, shielding and bypassing.

Miscellaneous

28 Knowledge of, and/or training in:

.1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;

.2 world geography, especially the principal shipping routes, services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;

.3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;

.4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;

.5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;

.6 first aid, including heart–respiration revival techniques; and

.7 co-ordinated universal time (UTC), global time zones and international date line.

TRAINING RELATED TO THE GENERAL OPERATOR'S CERTIFICATE

General

29 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

30 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, the Radio Regulations and the SOLAS Convention currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training requirements, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 31 to 36 hereunder.*

Theory

31 Knowledge of the general principles and basic factors necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in the GMDSS sufficient to support the practical training provisions given in paragraph 35 below.

32 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sub-systems. including satellite system characteristics, navigational and meteorological warning systems and selection of appropriate communication circuits.

Regulations and documentation

33 Knowledge of:

.1 the SOLAS Convention and the Radio Regulations, with particular emphasis on:

.1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,

.1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and

.1.3 prevention of unauthorized transmissions;

.2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges. navigational warnings, and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service and the Maritime Mobile Satellite Service; and

.3 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

34 Training should be given in:

.1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems;

* IMO Model Course [..........] related to the General Operator's Certificate (being developed) may be of assistance in the preparation of courses.

.2 procedures for using propagation-prediction information to establish optimum frequencies for communications;

.3 radiocommunication watchkeeping relevant to all GMDSS sub-systems, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records;

.4 use of the international phonetic alphabet;

.5 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency;

.6 ship reporting systems and procedures;

.7 radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;

.8 radio medical systems and procedures; and

.9 causes of false distress alerts and means to avoid them.*

Practical

35 Practical training should be given in:

.1 correct and efficient operation of all GMDSS sub-systems and equipment under normal propagation conditions and under typical interference conditions;

.2 safe operation of all the GMDSS communications equipment and ancillary devices, including safety precautions;

.3 accurate and adequate keyboard skills for the satisfactory exchange of communications; and

.4 operational techniques for:

.4.1 receiver and transmitter adjustment for the appropriate mode of operation, including digital selective calling and direct-printing telegraphy,

.4.2 antenna adjustment and re-alignment as appropriate,

.4.3 use of radio life-saving appliances, and

.4.4 use of emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs).

* See COM/Circ.127 – Guidelines for avoiding false distress alerts.

Miscellaneous

36 Knowledge of, and/or training in:

.1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;

.2 world geography, especially the principal shipping routes, services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;

.3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;

.4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;

.5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards;

.6 first aid, including heart–respiration revival techniques; and

.7 co-ordinated universal time (UTC), global time zones and international date line.

TRAINING RELATED TO THE RESTRICTED OPERATOR'S CERTIFICATE

General

37 The requirements of medical fitness, especially as to hearing, eyesight and speech, should be met by the candidate before training is commenced.

38 The training should be relevant to the provisions of the STCW Convention, the Radio Regulations and the SOLAS Convention currently in force, with particular attention given to provisions for the global maritime distress and safety system (GMDSS). In developing training guidance, account should be taken of at least the knowledge and training given in paragraphs 39 to 44 hereunder.*

* IMO Model Course [..........] related to the Restricted Operator's Certificate (being developed) may be of assistance in the preparation of courses.

Theory

39 Knowledge of the general principles and basic factors, including VHF range limitation and antenna height effect necessary for safe and efficient use of all sub-systems and equipment required in GMDSS in sea area A1, sufficient to support the training given in paragraph 43 below.

40 Knowledge of the use, operation and service areas of GMDSS sea area A1 sub-systems, e.g. navigational and meteorological warning systems and the appropriate communication circuits.

Regulations and documentation

41 Knowledge of:

.1 those parts of the SOLAS Convention and the Radio Regulations relevant to sea area A1, with particular emphasis on:

.1.1 distress, urgency and safety radiocommunications,

.1.2 avoiding harmful interference, particularly with distress and safety traffic, and

.1.3 prevention of unauthorized transmissions;

.2 other documents relating to operational and communication procedures for distress, safety and public correspondence services, including charges, navigational warnings and weather broadcasts in the Maritime Mobile Service in sea area A1; and

.3 use of the International Code of Signals and the Standard Marine Navigational Vocabulary as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

Watchkeeping and procedures

42 Training should be given in:

.1 communication procedures and discipline to prevent harmful interference in GMDSS sub-systems used in sea area A1;

.2 VHF communication procedures for:

.2.1 radiocommunication watchkeeping, exchange of radiocommunication traffic, particularly concerning distress, urgency and safety procedures and radio records,

.2.2 monitoring a distress frequency while simultaneously monitoring or working on at least one other frequency, and

.2.3 the digital selective calling system;

.3 use of the international phonetic alphabet;

.4 ship reporting systems and procedures;

.5 VHF radiocommunication procedures of the IMO *Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR)*;

.6 radio medical systems and procedures; and

.7 causes of false distress alerts and means to avoid them*

Practical

43 Practical training should be given in:

.1 correct and efficient operation of the GMDSS sub-systems and equipment prescribed for ships operating in sea area A1 under normal propagation conditions and under typical interference conditions;

.2 safe operation of relevant GMDSS communication equipment and ancillary devices, including safety precautions; and

.3 operational techniques for use of:

.3.1 VHF, including channel, squelch, and mode adjustment, as appropriate,

.3.2 radio life-saving appliances,

.3.3 emergency position-indicating radio beacons (EPIRBs), and

.3.4 NAVTEX receivers.

Miscellaneous

44 Knowledge of, and/or training in:

.1 the English language, both written and spoken, for the satisfactory exchange of communications relevant to the safety of life at sea;

.2 services of rescue co-ordination centres (RCCs) and related communication routes;

.3 survival at sea, the operation of lifeboats, rescue boats, liferafts, buoyant apparatus and their equipment, with special reference to radio life-saving appliances;

* See COM/Circ.127 – Guidelines for avoiding false distress alerts.

.4 fire prevention and fire fighting, with particular reference to the radio installation;

.5 preventive measures for the safety of ship and personnel in connection with hazards related to radio equipment, including electrical, radiation, chemical and mechanical hazards; and

.6 first aid, including heart–respiration revival techniques.

TRAINING RELATED TO MAINTENANCE OF GMDSS INSTALLATIONS ON BOARD SHIPS

General

45 Reference is made to the maintenance requirements of SOLAS Convention regulation IV/15, and to IMO resolution A.702(17) on Radio maintenance guidelines for the GMDSS related to sea areas A3 and A4, which includes in its annex the following provision:

> "4.2 The person designated to perform functions for at-sea electronic maintenance should either hold an appropriate certificate as specified by the Radio Regulations, as required, or have equivalent at-sea electronic maintenance qualifications, as may be approved by the Administration, taking into account the recommendations of the Organization on the training of such personnel."

46 The following guidance on equivalent electronic maintenance qualifications is provided for use by Administrations as appropriate.*

47 Training as recommended below does not qualify any person to be an operator of GMDSS radio equipment who does not hold an appropriate Radio Operator's Certificate.

Maintenance training equivalent to the First-Class Radioelectronic Certificate

48 In determining training equivalent to the elements of the listed First-Class Radioelectronic Certificate:

.1 the theory content should cover at least the subjects given in paragraphs 3 to 10;

* IMO Model Course [.........] Training in Maintenance of Ships' GMDSS Installations (being developed) may be of assistance in the preparation of courses.

.2 the practical content should cover at least the subjects given in paragrap 13; and

.3 the miscellaneous knowledge included should cover at least the subject given in paragraph 14.

Maintenance training equivalent to the Second-Class Radioelectronic Certificate

49 In determining training equivalent to the maintenance elements of the Second Class Radioelectronic Certificate:

.1 the theory content should cover at least the subjects given in paragraphs 1 to 24;

.2 the practical content should cover at least the subjects given in paragrap 27; and

.3 the miscellaneous knowledge included should cover at least the subjec given in paragraph 28.

Chapter V

Guidance regarding special training requirements for personnel on certain types of ships

Section B-V/1

Guidance regarding the training and qualifications of tanker personnel

OIL TANKER TRAINING

1 The training required by paragraph 2.2 of regulation V/1 in respect of oil tankers should be divided into two parts, a general part concerning principles involved and a part on the application of those principles to ship operation. Any of this training may be given on board or ashore. It should be supplemented by practical instruction on board and, where appropriate, in a suitable shore-based installation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel.*

2 As much use as possible should be made of shipboard operation and equipment manuals, films and suitable visual aids, and the opportunity should be taken to introduce discussion of the part to be played by the safety organization on board ship and the role of safety officers and safety committees.

CHEMICAL TANKER TRAINING

3 The training required by paragraph 2.2 of regulation V/1 in respect of chemical tankers should be divided into two parts, a general part concerning principles involved and a part on the application on board of those principles to ship operations. Any of this training may be given on board or ashore. It should be supplemented by practical instruction on board and, where appropriate, in a suitable shore-based installation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel.†

---

* The following IMO Model Courses may be of assistance in the preparation of courses:

.1 IMO Model Course 1.02 – *Advanced Training Programme on Oil Tanker Operations*

.2 IMO Model Course 1.11 – *MARPOL 73/78 – Annex I*

.3 IMO Model Course 2.06 – *Cargo and Ballast Handling Simulator*

† The following IMO Model Courses may be of assistance in the preparation of courses:

.1 IMO Model Course 1.04 – *Advanced Training Programme on Chemical Tanker Operations*

.2 IMO Model Course 1.12 – *MARPOL 73/78 – Annex II*

4 As much use as possible should be made of shipboard operation and equipment manuals, films and suitable visual aids, and the opportunity should be taken to introduce discussion of the part to be played by the safety organization on board ship and the role of safety officers and safety committees.

LIQUEFIED GAS TANKER TRAINING

5 The training required by paragraph 2.2 of regulation V/1 in respect of liquefied gas tankers should be divided into the following two parts:

.1 supervised instruction, conducted in a shore-based facility or on board a specially equipped ship having training facilities and special instructors for this purpose, dealing with the principles involved and the application of these principles to ship operation, so however that Administrations may, in special situations, permit junior officers or ratings to be trained on board liquefied gas tankers on which they are serving, provided that such service is for a limited period, as established by the Administration, and that such crew members do not have duties or responsibilities in connection with cargo or cargo equipment and provided further that they are later trained in accordance with this guidance for any subsequent service; and

.2 supplementary shipboard training and experience, wherein the principles learned are applied to a particular type of ship and cargo-containment system.

All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel.*

6 As much use as possible should be made of shipboard operation and equipment manuals, films and suitable visual aids, and the opportunity should be taken to introduce discussion of the part to be played by the safety organization on board ship and the role of safety officers and safety committees.

ON-BOARD TRAINING FOR ALL TANKER PERSONNEL

7 All tanker personnel should undergo training on board and, where appropriate, ashore, which should be given by qualified personnel experienced in the handling and characteristics of oil, chemical or liquefied gas cargoes as appropriate and the safety procedures involved. The training should at least cover the matters set out in paragraphs 8 to 14 below.

---

* IMO Model Course 1.06 – *Advanced Training Programme on Liquefied Gas Tanker Operations* may be of assistance in the preparation of courses.

Regulations

8. Knowledge of the ship's rules and regulations governing the safety of personn on board a tanker in port and at sea.

Health hazards and precautions to be taken

9 Dangers of skin contact; inhalation and accidental swallowing of cargo; oxyge deficiency, with particular reference to inert-gas systems; the harmful properties c cargoes carried, personnel accidents and associated first aid; lists of do's and don'ts.

Fire prevention and fire fighting

10 Control of smoking and cooking restrictions; sources of ignition; fire anc explosion prevention; methods of fire fighting; of portable extinguishers and fixec installations.

Pollution prevention

11 Procedures to be followed to prevent air and water pollution and measures which will be taken in the event of spillage.

Safety equipment and its use

12 The proper use of protective clothing and equipment, resuscitators, escape and rescue equipment.

Emergency procedures

13 Familiarization with the emergency plan procedures.

Cargo equipment and operations

14 A general description of cargo-handling equipment; safe loading and discharge procedures and precautions and safe entry into enclosed spaces.

ON-BOARD TRAINING FOR LIQUEFIED GAS TANKER PERSONNEL

15 Personnel who are required to be trained under regulation V/1 should be provided supplementary shipboard training and experience based on the ship's operation manual. Such training and experience should cover the following systems as applicable:

.1 the cargo-handling system, including piping systems; pumps; valves; expansion devices and vapour systems; service requirements and operating characteristics of the cargo-handling systems and liquid re-circulation;

.2 instrumentation systems, including cargo level indicators; gas-detection systems; hull and cargo temperature monitoring systems; the various methods of transmitting a signal from a sensor to the monitoring station and automatic shutdown systems;

.3 boil-off disposal, including use as fuel; compressors; heat exchanger; gas piping and ventilation in machinery and manned spaces; principles of dual-fuel boilers, gas turbines, diesel engines; emergency venting and re-liquefaction;

.4 auxiliary systems, including ventilation and inerting; quick-closing, remote control, pneumatic, excess flow, safety relief, and pressure/vacuum valves; steam systems for voids, ballast tanks and condenser; and

.5 general principles of operating the cargo-handling plant, including inerting cargo tanks and void spaces; tank cool-down and loading; operations during loaded and ballasted voyages; discharging and tank stripping; emergency procedures, and pre-planned action in the event of leaks, fires, collision, stranding, emergency cargo discharge and personnel casualty.

PROOF OF QUALIFICATION

16 The master of every oil, chemical and liquefied gas tanker should ensure that the officer primarily responsible for the cargo possesses an appropriate certificate, issued or endorsed or validated as required by regulation V/1, paragraph 4, and has had adequate recent practical experience on board an appropriate type of tanker to permit that officer to safely perform the duties assigned.

Section B-V/2

Guidance regarding mandatory minimum requirements for the training and qualification of masters, officers, ratings and other personnel on ro–ro passenger ships

(No provisions)

Section B-V/3*

Guidance regarding additional training for masters and chief mates of large ships and ships with unusual manoeuvring characteristics

1 It is important that masters and chief mates should have had relevant experience and training before assuming the duties of master or chief mate of large ships or ships having unusual manoeuvring and handling characteristics significantly different from those in which they have recently served. Such characteristics will generally be found in ships which are of considerable deadweight or length or of special design or of high speed.

2 Prior to their appointment to such a ship, masters and chief mates should:

.1 be informed of the ship's handling characteristics by the company, particularly in relation to the knowledge, understanding and proficiency listed under ship manoeuvring and handling in column 2 of table A-II/2 – Specification of the minimum standard of competence for masters and chief mates of ships of 500 gross tonnage or more; and

.2 be made thoroughly familiar with the use of all navigational and manoeuvring aids fitted in the ship concerned, including their capabilities and limitations.

3 Before initially assuming command of one of the ships referred to above, the prospective master should have sufficient and appropriate general experience as master or chief mate, and either:

.1 have sufficient and appropriate experience manoeuvring the same ship under supervision or in manoeuvring a ship having similar manoeuvring characteristics; or

.2 have attended an approved ship handling simulator course on an installation capable of simulating the manoeuvring characteristics of such a ship.†

4 The additional training and qualifications of masters and chief mates of dynamically supported and high-speed craft should be in accordance with the relevant guidelines of the IMO Code of Safety for Dynamically Supported Craft and the IMO Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code), as appropriate.

---

* Note there are no corresponding regulations in the Convention or sections in part A of the Code for sections B-V/3, B-V/4 and B-V/5.

† IMO Model Course 1.22 – *Ship Simulator and Bridge Teamwork* may be of assistance in the preparation of courses.

Section B-V/4

Guidance regarding training of officers and ratings responsible for cargo handling on ships carrying dangerous and hazardous substances in solid form in bulk

1 Training should be divided into two parts, a general part on the principles involved and a part on the application of such principles to ship operation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel and cover at least the subjects given in paragraphs 2 to 14 hereunder.

PRINCIPLES

Characteristics and properties

2 The important physical characteristics and chemical properties of dangerous and hazardous substances, sufficient to give a basic understanding of the intrinsic hazards and risks involved.

Classification of materials possessing chemical hazards

3 IMO dangerous goods classes 4–9 and materials hazardous only in bulk (MHB) and the hazards associated with each class.

Health hazards

4 Dangers from skin contact, inhalation, ingestion and radiation.

Conventions, regulations and recommendations

5 General familiarization with the relevant requirements of chapters II-2 and VII of the 1974 SOLAS Convention as amended.

6 General use of and familiarization with the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) with particular reference to:

- .1 safety of personnel, including safety equipment, measuring instruments, their use and practical application and interpretation of results;
- .2 hazards from cargoes which have a tendency to shift; and
- .3 materials possessing chemical hazards.

SHIPBOARD APPLICATION

Class 4.1 – Flammable solids
Class 4.2 – Substances liable to spontaneous combustion
Class 4.3 – Substances which, in contact with water, emit flammable gases

7 Carriage, stowage and control of temperature to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to self-reactive and related substances; segregation requirements to prevent heating and ignition; the emission of poisonous or flammable gases and the formation of explosive mixtures.

Class 5.1 – Oxidizing substances

8 Carriage, stowage and control of temperature to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions and segregation requirements to ensure separation from combustible material, from acids and heat sources to prevent fire, explosion and the formation of toxic gases.

Class 6.1 – Toxic substances

9 Contamination of foodstuffs, working areas and living accommodation and ventilation.

Class 7 – Radioactives

10 Transport index; types of ores and concentrates; stowage and segregation from persons, undeveloped photographic film and plates and foodstuffs; stowage categories: general stowage requirements; special stowage requirements; segregation requirements and separation distances; segregation from other dangerous goods.

Class 8 – Corrosives

11 Dangers from wetted substances.

Class 9 – Miscellaneous dangerous substances and articles

12 Examples and associated hazards; the hazards of materials hazardous only in bulk (MHB); general and specific stowage precautions; working and transport precautions: segregation requirements.

Safety precautions and emergency procedures

13 Electrical safety in cargo spaces; precautions to be taken for entry into enclosed spaces that may contain oxygen-depleted, poisonous or flammable atmospheres; the

possible effects of fire in shipments of substances of each class; use of the Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods; emergency plans and procedures to be followed in case of incidents involving dangerous and hazardous substances and the use of individual entries in the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes in this respect.

Medical first aid

14 The IMO *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)* and its use and application in association with other guides and medical advice by radio.

Section B-V/5

Guidance regarding training of officers and ratings responsible for cargo handling on ships carrying dangerous and hazardous substances in packaged form

1 Training should be divided into two parts, a general part on the principles involved and a part on the application of such principles to ship operation. All training and instruction should be given by properly qualified and suitably experienced personnel and cover at least the subjects given in paragraphs 2 to 19 hereunder.

PRINCIPLES

Characteristics and properties

2 The important physical characteristics and chemical properties of dangerous and hazardous substances, sufficient to give a basic understanding of the intrinsic hazards and risks involved.

Classification of dangerous and hazardous substances and materials possessing chemical hazards

3 IMO dangerous goods classes 1–9 and the hazards associated with each class; materials hazardous only in bulk (MHB).

Health hazards

4 Dangers from skin contact, inhalation, ingestion and radiation.

Conventions, regulations and recommendations

5 General familiarization with the relevant requirements of chapters II-2 and \
of the 1974 SOLAS Convention and of Annex III of MARPOL 73/78, including implementation through the IMDG Code.

Use of and familiarization with the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code

6 General knowledge of the requirements of the IMDG Code concerni declaration, documentation, packing, labelling and placarding; freight container a vehicle packing; portable tanks, tank containers and road tank vehicles, and oth transport units used for dangerous substances.

7 Knowledge of identification, marking and labelling for stowage, securi separation and segregation in different ship types mentioned in the IMDG Co .

8 Safety of personnel, including safety equipment, measuring instruments, th use and practical application and the interpretation of results.

SHIPBOARD APPLICATION

Class 1 – Explosives

9 The 6 hazard divisions and 13 compatibility groups; packagings and magazin used for carriage of explosives; structural serviceability of freight containers ar vehicles; stowage provisions, including specific arrangements for on-deck and unde deck stowage; segregation from dangerous goods of other classes within class 1 ar from non-dangerous goods; transport and stowage on passenger ships; suitability cargo spaces; security precautions; precautions to be taken during loading ar unloading.

Class 2 – Gases (compressed, liquefied, or dissolved under pressure), flammable, non-flammable, non-toxic and toxic

10 Types of pressure vessels and portable tanks, including relief and closing devic used; stowage categories; general stowage precautions, including those for flammab and poisonous gases and gases which are marine pollutants.

Class 3 – Flammable liquids

11 Packagings, tank containers, portable tanks and road tank vehicles; stowag categories, including the specific requirements for plastics receptacles; general stowag precautions, including those for marine pollutants; segregation requirement precautions to be taken when carrying flammable liquids at elevated temperatures.

Class 4.1 – Flammable solids
Class 4.2 – Substances liable to spontaneous combustion
Class 4.3 – Substances which, in contact with water, emit flammable gases

12 Types of packagings; carriage and stowage under controlled temperatures to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to self-reactive and related substances, desensitized explosives and marine pollutants; segregation requirements to prevent heating and ignition, the emission of poisonous or flammable gases and the formation of explosive mixtures.

Class 5.1 – Oxidizing substances
Class 5.2 – Organic peroxides

13 Types of packagings; carriage and stowage under controlled temperatures to prevent decomposition and possible explosion; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to marine pollutants; segregation requirements to ensure separation from combustible material, from acids and heat sources to prevent fire, explosion and the formation of toxic gases; precautions to minimize friction and impact which can initiate decomposition.

Class 6.1 – Toxic substances
Class 6.2 – Infectious substances

14 Types of packagings; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to toxic, flammable liquids and marine pollutants; segregation requirements, especially considering that the characteristic common to these substances is their ability to cause death or serious injury to human health; decontamination measures in the event of spillage.

Class 7 – Radioactives

15 Types of packagings; transport index in relation to stowage and segregation; stowage and segregation from persons, undeveloped photographic film and plates and foodstuffs; stowage categories; general stowage requirements; segregation requirements and separation distances; segregation from other dangerous goods.

Class 8 – Corrosives

16 Types of packagings; stowage categories; general stowage precautions, including those applicable to corrosive, flammable liquids and marine pollutants; segregation requirements, especially considering that the characteristic common to these substances is their ability to cause severe damage to living tissue.

Class 9 – Miscellaneous dangerous substances and articles

17 Examples of hazards including marine pollution.

Safety precautions and emergency procedures

18 Electrical safety in cargo spaces; precautions to be taken for entry into enclosed spaces that may contain oxygen-depleted, poisonous or flammable atmospheres; the possible effects of spillage or fire in shipments of substances of each class; consideration of events on deck or below deck; use of the IMO Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods; emergency plans and procedures to be followed in case of incidents involving dangerous substances.

Medical first aid

19 The IMO *Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)* and its use and application in association with other guides and medical advice by radio.

Chapter VI

Guidance regarding emergency, occupational safety, medical care and survival functions

Section B-VI/1

Guidance regarding familiarization and basic safety training and instruction for all seafarers

FIRE PREVENTION AND FIRE FIGHTING

1 The basic training in fire prevention and fire fighting required by section A-VI/1 should include at least the theoretical and practical elements itemized in paragraphs 2 to 4 hereunder.*

Theoretical training

2 The theoretical training should cover:

.1 the three elements of fire and explosion (the fire triangle): fuel; source of ignition; oxygen;

.2 ignition sources: chemical; biological; physical;

.3 flammable materials: flammability; ignition point; burning temperature; burning speed; thermal value; lower flammable limit (LFL); upper flammable limit (UFL); flammable range; inerting; static electricity; flashpoint; auto-ignition;

.4 fire hazard and spread of fire by radiation, convection, and conduction;

.5 reactivity;

.6 classification of fires and applicable extinguishing agents;

.7 main causes of fire on board ships: oil leakage in engine-room; cigarettes; overheating (bearings); galley appliances (stoves, flues, fryers, hotplates, etc.); spontaneous ignition (cargo, wastes, etc.); hot work (welding, cutting, etc.); electrical apparatus (short circuit, non-professional repairs); reaction, self-heating and auto-ignition; arson; static electricity;

* IMO Model Course 1.20 – *Basic Fire Fighting* may be of assistance in the preparation of courses.

.8 fire prevention;

.9 fire and smoke detection systems; automatic fire alarms;

.10 fire-fighting equipment, including:

.10.1 fixed installations on board and their locations; fire mains, hydrants; international shore connection; smothering installations, carbon dioxide (CO_2), foam; halogenated hydrocarbons; pressure water spray system in special category spaces, etc.; automatic sprinkler system; emergency fire pump; emergency generator; chemical powder applicants; general outline of required and available mobile apparatus; high-pressure fog system; high-expansion foam; new developments and equipment;

.10.2 firefighter's outfit, personal equipment; breathing apparatus; resuscitation apparatus; smoke helmet or mask; fireproof lifeline and harness; and their location on board; and

.10.3 general equipment, including fire hoses, nozzles, connections, fire axes; portable fire extinguishers; fire blankets;

.11 construction and arrangements, including escape routes; means for gas-freeing tanks; Class A, B and C divisions; inert gas systems;

.12 ship fire-fighting organization, including general alarm; fire control plans, muster stations and duties of individuals; communications, including ship-shore when in port; personnel safety procedures; periodic shipboard drills; patrol systems.

.13 practical knowledge of resuscitation methods;

.14 fire-fighting methods, including sounding the alarm; locating and isolating; jettisoning; inhibiting; cooling; smothering; extinguishing; reflash watch; smoke extraction; and

.15 fire-fighting agents, including water, solid jet, spray, fog, flooding; foam, high-, medium- and low-expansion; carbon dioxide (CO_2); halon; aqueous-film-forming foam (AFFF); dry chemical powder; new developments and equipment.

Practical training

3 The practical training given below should take place in spaces which provide truly realistic training conditions (e.g. simulated shipboard conditions), and whenever possible and practical should also be carried out in darkness as well as by daylight and should allow the trainees to acquire the ability to:

.1 use various types of portable fire extinguishers;

.2 use self-contained breathing apparatus;

.3 extinguish smaller fires, e.g. electrical fires, oil fires and propane fires;

.4 extinguish extensive fires with water (jet and spray nozzles);

.5 extinguish fires with either foam, powder or any other suitable chemical agent;

.6 enter and pass through, with lifeline but without breathing apparatus, a compartment into which high-expansion foam has been injected;

.7 fight fire in smoke-filled enclosed spaces wearing self-contained breathing apparatus;

.8 extinguish fire with water fog or any other suitable fire-fighting agent in an accommodation room or simulated engine-room with fire and heavy smoke;

.9 extinguish an oil fire with fog applicator and spray nozzles; dry chemical powder or foam applicators;

.10 effect a rescue in a smoke-filled space wearing breathing apparatus.

General

4 Trainees should also be made aware of the necessity of maintaining a state of readiness on board.

ELEMENTARY FIRST AID*

5 The training in elementary first aid required by regulation VI/1 as part of the basic training should be given at an early stage in vocational training, preferably during pre-sea training, to enable seafarers to take immediate action upon encountering an accident or other medical emergency until the arrival of a person with first-aid skills or the person in charge of medical care on board.

PERSONAL SAFETY AND SOCIAL RESPONSIBILITIES

6 Administrations should bear in mind the significance of communication and language skills in maintaining safety of life and property at sea and in preventing marine pollution. Given the international character of the maritime industry, the reliance on voice communications from ship-to-ship and ship-to-shore, the increasing use of multinational crews, and the concern that crew members should be able to communicate with passengers in an emergency, adoption of a common

---

* IMO Model Course 1.13 – *Medical Emergency – Basic Training* may be of assistance in the preparation of courses.

language for maritime communications would promote safe practice by reducing the risk of human error in communicating essential information.

7 Although not universal, by common practice English is rapidly becoming the standard language of communication for maritime safety purposes, partly as a result of the use of the Standard Marine Navigational Vocabulary, as replaced by the IMO Standard Marine Communication Phrases.

8 Administrations should consider the benefits of ensuring that seafarers have an ability to use at least an elementary English vocabulary, with an emphasis on nautical terms and situations.

Section B-VI/2

Guidance regarding certification for proficiency in survival craft, rescue boats and fast rescue boats

1 Before training is commenced the requirement of medical fitness, particularly regarding eyesight and hearing, should be met by the candidate.

2 The training should be relevant to the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), as amended.*

Section B-VI/3

Guidance regarding training in advanced fire fighting

(No provisions)

Section B-VI/4

Guidance regarding requirements in medical first aid and medical care

(No provisions)

* IMO Model Course 1.23 – *Proficiency in Survival Craft* may be of assistance in the preparation of courses.

Chapter VII
Guidance regarding alternative certification

Section B-VII/1
Guidance regarding the issue of alternative certificates

(No provisions)

Section B-VII/2
Guidance regarding certification of seafarers

(No provisions)

Section B-VII/3
Guidance regarding principles governing the issue of alternative certificates

(No provisions)

Chapter VIII
Guidance regarding watchkeeping

Section B-VIII/1
Guidance regarding fitness for duty

Prevention of fatigue

1 In observing the rest period requirements, "overriding operational conditions" should be construed to mean only essential shipboard work which cannot be delayed for safety or environmental reasons or which could not reasonably have been anticipated at the commencement of the voyage.

2 Although there is no universally accepted technical definition of fatigue, everyone involved in ship operations should be alert to the factors which can contribute to fatigue, including, but not limited to, those identified by the Organization,* and take them into account when making decisions on ship operations.

3 In applying regulation VIII/1, the following should be taken into account:

.1 provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;

.2 the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time; and

.3 the provisions may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.

4 Administrations should consider the introduction of a requirement that records of hours of work or rest of seafarers should be maintained and that such records are inspected by the Administration at appropriate intervals to ensure compliance with regulations concerning working hours or rest periods.

5 Based on information received as a result of investigating maritime casualties, Administrations should keep their provisions on prevention of fatigue under review.

* See the annex to IMO resolution A.772(18), paragraphs 2 to 4.4.1.

Section B-VIII/2

Guidance regarding watchkeeping arrangements and principles to be observed

1 The following operational guidance should be taken into account by companies, masters and watchkeeping officers.

PART 1 – GUIDANCE ON CERTIFICATION

(No provisions)

PART 2 – GUIDANCE ON VOYAGE PLANNING

(No provisions)

PART 3 – GUIDANCE ON WATCHKEEPING AT SEA

(No provisions)

Part 3-1 – Guidance on keeping a navigational watch

Introduction

2 Particular guidance may be necessary for special types of ships as well as for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable cargoes. The master should provide this operational guidance as appropriate.

3 It is essential that officers in charge of the navigational watch appreciate that the efficient performance of their duties is necessary in the interests of the safety of life and property at sea and of preventing pollution of the marine environment.

Bridge resource management

4 Companies should issue guidance on proper bridge procedures and promote the use of checklists appropriate to each ship, taking into account national and international guidance.*

5 Companies should also issue guidance to masters and officers in charge of the navigational watch on each ship concerning the need for continuously reassessing how

* ICS *Bridge Procedures Guide* (Witherby Marine Publishing, 32/36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, UK) may be of assistance in the preparation of programmes.

bridge-watch resources are being allocated and used, based on bridge resour management principles such as the following:

.1 a sufficient number of qualified individuals should be on watch to ensure a duties can be performed effectively;

.2 all members of the navigational watch should be appropriately qualified an fit to perform their duties efficiently and effectively or the officer in charg of the navigational watch should take into account any limitation i qualifications or fitness of the individuals available when makin navigational and operational decisions;

.3 duties should be clearly and unambiguously assigned to specific individuals who should confirm that they understand their responsibilities;

.4 tasks should be performed according to a clear order of priority;

.5 no member of the navigational watch should be assigned more duties or more difficult tasks than can be performed effectively;

.6 individuals should be assigned at all times to locations at which they can most efficiently and effectively perform their duties, and individuals should be reassigned to other locations as circumstances may require;

.7 members of the navigational watch should not be assigned to different duties, tasks or locations until the officer in charge of the navigational watch is certain that the adjustment can be accomplished efficiently and effectively;

.8 instruments and equipment considered necessary for effective performance of duties should be readily available to appropriate members of the navigational watch;

.9 communications among members of the navigational watch should be clear, immediate, reliable, and relevant to the business at hand;

.10 non-essential activity and distractions should be avoided, suppressed or removed;

.11 all bridge equipment should be operating properly and if not, the officer in charge of the navigational watch should take into account any malfunction which may exist in making operational decisions;

.12 all essential information should be collected, processed and interpreted, and made conveniently available to those who require it for the performance of their duties;

.13 non-essential materials should not be placed on the bridge or any work surface; and

.14 members of the navigational watch should at all times be prepared to respond efficiently and effectively to changes in circumstances.

Part 3-2 – Guidance on keeping an engineering watch

6 Particular guidance may be necessary for special types of propulsion systems or ancillary equipment and for ships carrying hazardous, dangerous, toxic or highly flammable materials or other special types of cargo. The chief engineer officer should provide this operational guidance as appropriate.

7 It is essential that officers in charge of the engineering watch appreciate that the efficient performance of engineering watchkeeping duties is necessary in the interest of the safety of life and property at sea and of preventing pollution of the marine environment.

8 The relieving officer, before assuming charge of the engineering watch, should:

.1 be familiar with the location and use of the equipment provided for the safety of life in a hazardous or toxic environment;

.2 ascertain that materials for the administration of emergency medical first aid are readily available, particularly those required for the treatment of burns and scalds; and

.3 when in port, safely anchored or moored, be aware of:

.3.1 cargo activities, the status of maintenance and repair functions and all other operations affecting the watch, and

.3.2 the auxiliary machinery in use for passenger or crew accommodation services, cargo operations, operational water supplies and exhaust systems.

Part 3-3 – Guidance on keeping a radio watch

General

9 Among other things, the Radio Regulations require that each ship radio station is licensed, is under the ultimate authority of the master or other person responsible for the ship and is only operated under the control of adequately qualified personnel. The Radio Regulations also require that a distress alert shall only be sent on the authority of the master or other person responsible for the ship.

10 The master should bear in mind that all personnel assigned responsibility for sending a distress alert must be instructed with regard to, be knowledgeable of, and be

able to operate properly all radio equipment on the ship as required by regulation I/1 paragraph 1.4. This should be recorded in the deck or radio log-book.

Watchkeeping

11 In addition to the requirements concerning radio watchkeeping, the master o every seagoing ship should ensure that:

.1 the ship's radio station is adequately manned for the purpose of exchanging general communications – in particular public correspondence, taking into account the constraints imposed by the duties of those authorized to operate it; and

.2 the radio equipment provided on board and, where fitted, the reserve sources of energy are maintained in an efficient working condition.

12 Necessary instruction and information on use of radio equipment and procedures for distress and safety purposes should be given periodically to all relevant crew members by the person designated in the muster list to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents. This should be recorded in the radio log.

13 The master of every ship not subject to the SOLAS Convention should require that radio watchkeeping is adequately maintained as determined by the Administration, taking into account the Radio Regulations.

Operational

14 Prior to sailing, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should ensure that:

.1 all distress and safety radio equipment and the reserve source of energy are in an efficient working condition, and that this is recorded in the radio log;

.2 all documents required by international agreement, notices to ship radio stations and additional documents required by the Administration are available and are corrected in accordance with the latest supplements, and that any discrepancy is reported to the master;

.3 the radio clock is correctly set against standard time signals;

.4 antennae are correctly positioned, undamaged and properly connected; and

.5 to the extent practicable, routine weather and navigational warning messages for the area in which the ship will be navigating are updated

together with those for other areas requested by the master, and that such messages are passed to the master.

15 On sailing and opening the station, the radio operator on watch should:

.1 listen on the appropriate distress frequencies for any possible existing distress situation; and

.2 send a traffic report (name, position and destination, etc.) to the local coast station and any other appropriate coast station from which general communications may be expected.

16 While the station is open, the radio operator on watch should:

.1 check the radio clock against standard time signals at least once a day;

.2 send a traffic report when entering and on leaving the service area of a coast station from which general communications might be expected; and

.3 transmit reports to ship reporting systems in accordance with the instructions of the master.

17 While at sea, the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should ensure the proper functioning of:

.1 the digital selective calling (DSC) distress and safety radio equipment by means of a test call at least once each week; and

.2 the distress and safety radio equipment by means of a test at least once each day but without radiating any signal.

The results of these tests should be recorded in the radio log.

18 The radio operator designated to handle general communications should ensure that an effective watch is maintained on those frequencies on which communications are likely to be exchanged, having regard to the position of the ship in relation to those coast stations and to coast earth stations from which traffic may be expected. When exchanging traffic, radio operators should follow the relevant ITU recommendations.

19 When closing the station on arrival at a port, the radio operator on watch should advise the local coast station and other coast stations with which contact has been maintained of the ship's arrival and of the closing of the station.

20 When closing the radio station the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents should:

.1 ensure that transmitting antennae are earthed; and

.2 check that the reserve sources of energy are sufficiently charged.

Distress alerts and procedures

21 The distress alert or distress call has absolute priority over all oth transmissions. All stations which receive such signals are required by the Rad Regulations to immediately cease all transmissions capable of interfering with distre communications.

22 In the case of a distress affecting own ship, the radio operator designated having primary responsibility for radiocommunications during distress inciden should immediately assume responsibility for following the procedures of the Rad Regulations and relevant ITU-R Recommendations.

23 On receiving a distress alert:

.1 the radio operator on watch should alert the master and, if appropriate, th radio operator designated as having primary responsibility for radio communications during distress incidents; and

.2 the radio operator designated as having primary responsibility for radio communications during distress incidents should evaluate the situation an immediately assume responsibility for following the procedures of th Radio Regulations and relevant ITU-R Recommendations.

Urgency messages

24 In cases of urgency affecting own ship, the radio operator designated as havin responsibility for radiocommunications during distress incidents should immediatel assume responsibility for following the procedures of the Radio Regulations an relevant ITU-R Recommendations.

25 In cases of communications relating to medical advice, the radio operato designated as having primary responsibility for radiocommunications during distres incidents should follow the procedures of the Radio Regulations and adhere to th conditions as published in the relevant international documentation (see paragrap 14.2) or as specified by the satellite service provider.

26 In cases of communications relating to medical transports, as defined in th Annex 1 to the Protocol additional to the Geneva Conventions of 12 August 194 relating to the protection of victims of international armed conflicts (Protocol 1), th radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunicatio during distress incidents should follow the procedures of the Radio Regulations.

27 On receiving an urgency message, the radio operator on watch should alert th master and, if appropriate, the radio operator designated as having primar responsibility for radiocommunications during distress incidents.

Safety messages

28 When a safety message is to be transmitted, the master and the radio operator on watch should follow the procedures of the Radio Regulations.

29 On receiving a safety message, the radio operator on watch should note its content and act in accordance with the master's instructions.

30 Bridge-to-bridge communications should be exchanged on VHF channel 13. Bridge-to-bridge communications are described as "Intership Navigation Safety Communications" in the Radio Regulations.

Radio records

31 Additional entries in the radio log should be made in accordance with paragraphs 10, 12, 14, 17 and 33.

32 Unauthorized transmissions and incidents of harmful interference should, if possible, be identified, recorded in the radio log and brought to the attention of the Administration in compliance with the Radio Regulations, together with an appropriate extract from the radio log.

Battery maintenance

33 Batteries providing a source of energy for any part of the radio installation, including those associated with uninterrupted power supplies, are the responsibility of the radio operator designated as having primary responsibility for radiocommunications during distress incidents and should be:

.1 tested on-load and off-load daily and, where necessary, brought up to the fully charged condition;

.2 tested once per week by means of a hydrometer where practicable, or where a hydrometer cannot be used, by a suitable load test; and

.3 checked once per month for the security of each battery and its connections and the condition of the batteries and their compartment or compartments.

The results of these tests should be recorded in the radio log.

PART 4 – GUIDANCE ON WATCHKEEPING IN PORT

(No provisions)

PART 5 – GUIDANCE ON PREVENTION OF DRUG AND ALCOHOL ABUSE*

34 Drug and alcohol abuse directly affect the fitness and ability of a seafarer to perform watchkeeping duties. Seafarers found to be under the influence of drugs or alcohol should not be permitted to perform watchkeeping duties until they are no longer impaired in their ability to perform those duties.

35 Administrations should consider developing national legislation:

.1 prescribing a maximum of 0.08% blood alcohol level (BAC) during watchkeeping duty as a minimum safety standard on their ships; and

.2 prohibiting the consumption of alcohol within 4 hours prior to serving as a member of a watch.

Drug and alcohol abuse screening programme guidelines

36 The Administration should ensure that adequate measures are taken to prevent alcohol and drugs from impairing the ability of watchkeeping personnel, and should establish screening programmes as necessary which:

.1 identify drug and alcohol abuse;

.2 respect the dignity, privacy, confidentiality and fundamental legal rights of the individuals concerned; and

.3 take into account relevant international guidelines.*

* See MSC/Circ. 595 – Principles and Guidelines Concerning Drug and Alcohol Abuse Programmes and MSC/Circ. 634 – Drug Use and Alcohol Abuse.

Άρθρο 2

Η ισχύς του παρόντος Π.Δ/τος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Π.Δ/τος.

Αθήνα, 27 Μαΐου 1997

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΡ. ΣΟΥΜΑΚΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 34 312

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
Σολωμού 51

Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5225761
	5230841
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	5225713
	5249547
Πώληση Φ.Ε.Κ.	5239762
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248141
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248188
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5248785
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	5248320

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	
Βασ. Όλγας 188, 1ος ορ.-Τ.Κ. 546 55	(031)423956
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4136402
Νικήτα 6-8 Τ.Κ. 185 31	4171307
ΠΑΤΡΑ	(061)271249
Κορίνθου 327 Τ.Κ. 262 23	224581
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	
Διοικητήριο Τ.Κ. 454 44	(0651)21901
ΚΟΜΟΤΗΝΗ	(0531)22637
Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	26522

ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
- Μέχρι 8 σελίδες 150 δρχ.
- Από 9 μέχρι 16 σελίδες 300 δρχ.
- Από 16 σελίδες και άνω προσαύξηση 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρους αυτού

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τλ.)	50.000 δρχ.	2.500 δρχ.
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κ.τλ.)	50.000 »	2.500 »
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κ.τλ. Δημ. Υπαλλήλων)	10.000 »	500 »
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	50.000 »	2.500 »
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	25.000 »	1.250 »
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.τλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	10.000 »	500 »
Παράρτημα (Πίνακες επιτυχόντων διαγωνισμών)	5.000 »	250 »
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	10.000 »	500 »
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	3.000 »	150 »
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	250.000 »	12.500 »
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	10.000 »	500 »
ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΤΕΥΧΗ ΕΚΤΟΣ Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	200.000 »	10.000 »

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στα Δημόσια Ταμεία που δίδουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Οι συνδρομές του εξωτερικού επιβαρύνονται πέρα των παραπάνω αναφερομένων ποσών με τα ταχυδρομικά τέλη και μπορεί να στέλνονται με επιταγή και σε ανάλογο συνάλλαγμα στο Διευθυντή Οικονομικού του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του ποσοστού του ΤΑΠΕΤ που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται στην Αθήνα από το Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Σολωμού 51 - Αθήνα) και στις άλλες πόλεις από τα Δημόσια Ταμεία.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού μπορούν να στέλνουν το ποσό του ΤΑΠΕΤ μαζί με το ποσό της συνδρομής.
* Οι **Νομαρχιακές** Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες κοινού λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ